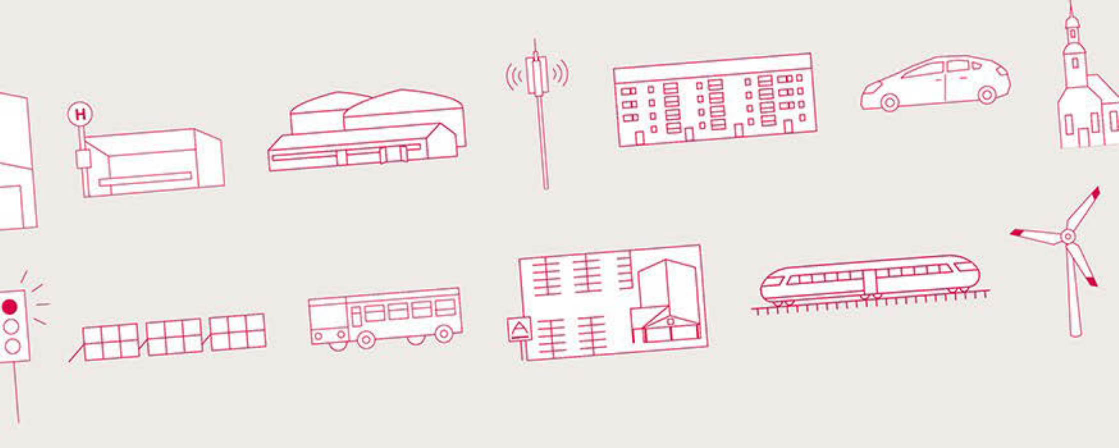
Kleinstadtforschung

Interdisziplinäre Perspektiven



Nina Gribat, Barış Ülker, Silke Weidner, Bernhard Weyrauch, Juliane Ribbeck-Lampel (Hg.)

[transcript] Urban Studies

Nina Gribat, Barış Ülker, Silke Weidner, Bernhard Weyrauch,
Juliane Ribbeck-Lampel (Hg.)
Kleinstadtforschung

Urban Studies

Nina Gribat (Prof. Dr.) ist Professorin für Stadtplanung an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg. Sie ist Mitglied des Redaktionskollektivs von »sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung«.

Barış Ülker (Dr.) ist wissenschaftlicher Mitarbeiter für den »HochschulCampus KleinstadtForschung« an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg.

Silke Weidner (Prof. Dr.-Ing.) ist Professorin für Stadtmanagement am Institut für Stadtplanung an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg und leitet dieses seit 2017.

Bernhard Weyrauch (Prof. Dr.-Ing.) leitet das Fachgebiet Bau- und Planungsrecht der Fakultät für Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg. Er ist Mitglied der Architektenkammer Berlin sowie der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL).

Juliane Ribbeck-Lampel (Dr.) ist Stadt- und Regionalplanerin und im Referat »Regionale Strukturpolitik, Raumentwicklungsförderung« im Kompetenzzentrum Regionalentwicklung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung tätig.

Nina Gribat, Barış Ülker, Silke Weidner, Bernhard Weyrauch, Juliane Ribbeck-Lampel (Hg.)

Kleinstadtforschung

Interdisziplinäre Perspektiven



Der HochschulCampus KleinstadtForschung (hckf.de) ist ein Modellvorhaben im Rahmen des Forschungsprogramms »Experimenteller Wohnungs- und Städtebau« (ExWoSt) des Bundesministeriums für Wohnen, Bau und Stadtentwicklung (BMWSB), betreut vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.



Erschienen 2022 im transcript Verlag, Bielefeld

Umschlaggestaltung: Mathias Burke, studio amore (studioamore.de)
Umschlagabbildung: studio amore
Lektorat: Helen Bauerfeind
Druck: Majuskel Medienproduktion GmbH, Wetzlar
https://doi.org/10.14361/9783839465080
Print-ISBN 978-3-8376-6508-6
PDF-ISBN 978-3-8394-6508-0
Buchreihen-ISSN: 2747-3619
Buchreihen-eISSN: 2747-3635

Inhalt

Einführung
Interdisziplinäre Kleinstadtforschung

Nina Gribat

1. Einleitung

Kleinstädte wurden als Gegenstand und Untersuchungsraum in der deutsch- und englischsprachigen Stadtforschung lange Zeit vernachlässigt (Hannemann 2005), was unter anderem mit einer »strukturellen Aufmerksamkeitslücke« (Porsche/Sondermann/Steinführer 2021) erklärt werden kann. Sie werden in Deutschland vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) als Gemeinden mit 5.000 bis unter 20.000 Einwohner_innen beziehungsweise mindestens grundzentraler Funktion kategorisiert. Knapp 30 Prozent der Einwohner_innen Deutschlands leben in insgesamt mehr als 2.000 Kleinstädten.[1] Diese sind ganz unterschiedlich gelegen – teils im Speckgürtel der Metropolregionen, teils in strukturschwachen oder peripheren Räumen. Ihre Beziehungen zu ihrem Umland und zu anderen Städten unterscheiden sich. Sie können wichtige »Anker« in ländlichen Räumen sein (Reichel 2009; Weidner 2020) oder vorwiegend als Wohn- oder Erholungsorte für die nächstgelegene größere Stadt fungieren (Winkler 2021). Kurz: Es gibt einerseits sehr viele und andererseits sehr unterschiedliche Kleinstädte in Deutschland. Zugleich lassen sich einige Gemeinsamkeiten des Stadttyps – abgesehen von der Kategorisierung nach Einwohnerzahl und zentralörtlicher Funktion – definieren (Hannemann 2005; Schäfer/Stricker/Soest 1992): Sozial und wirtschaftlich sind Kleinstädte in der Regel nicht von der Landwirtschaft, sondern vom gewerblichen Mittelstand geprägt, ihre baulichen Strukturen sind urban, das heißt es gibt vorwiegend mehrgeschossige Gebäudetypen in den Zentren; ein Großteil von ihnen entstand im Mittelalter.

Dieser Sammelband zielt einerseits darauf ab, tiefere Erkenntnisse zu dem sehr heterogenen Untersuchungsgegenstand der deutschen Kleinstädte anhand von verschiedenen Fallstudien sowie thematischen und konzeptuell-methodischen Zugängen zu präsentieren. Andererseits möchte er dazu anregen, ein besonderes Augen-

1 Etwas weniger als 30 Prozent der Einwohner_innen Deutschlands leben in Mittelstädten, knapp ein Drittel in Großstädten und 10 Prozent in Landgemeinden (vgl. BBSR 2020).

merk auf die Vielfalt der spezifischen Fachrichtungen, aus denen die Autor_innen Kleinstädte betrachten, zu legen, und aufzeigen, welche Potenziale für eine interdisziplinäre Kleinstadtforschung darin liegen.

Die Einführung ist wie folgt gegliedert: Im zweiten Abschnitt wird zunächst aufgezeigt, wie der bisher in der deutschen Stadtforschung eher vernachlässigte Gegenstand der deutschen Kleinstädte in den letzten Jahren neue Aufmerksamkeit erfährt. Dies geschieht durch eine Reihe von Initiativen in Forschung und Politik, zu der auch der HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF)[2] zählt, im Rahmen dessen dieser Sammelband entstanden ist. Im dritten Abschnitt werden erste Erkenntnisse aus dem HCKF zusammengefasst und es wird beschrieben, wie daraus dieses Buch entstand. Der vierte Abschnitt enthält eine Verortung der Beiträge und zeigt anhand dessen auf, welche Potenziale sich für eine interdisziplinäre Kleinstadtforschung andeuten.

2. Aus der Aufmerksamkeitslücke ins Rampenlicht: Kleinstadtforschung in Deutschland mit neuem Schwung?

Es wurde schon vielfach festgestellt, dass die Narrative über Kleinstädte die oben beschriebene Vielfalt nicht widerspiegeln und sich auch in der Kleinstadtforschung einige wenn auch widersprüchliche Stereotype sehr hartnäckig halten (Porsche et al. 2019). So zum Beispiel die Geschichte von der vermeintlich höheren Lebensqualität in Kleinstädten (Schenkel/Großmann 2021) oder die gegenläufige Erzählung vom drohenden Niedergang der Kleinstadt (Hannemann 2004). Erklärt wird dieses Verhaftetsein in wenigen Stereotypen mit der Tendenz, dass Kleinstadtforschung sich oft auf bestimmte Kleinstädte, nämlich jene in ländlichen und häufig auch peripher gelegenen oder peripherisierten Räumen konzentriere (Porsche et al. 2021). Viel weniger ist bisher bekannt über Kleinstädte in zentralen Lagen und in Wachstumskontexten (Hannemann 2005) oder zur Bedeutung von Kleinstädten für eine nachhaltige Entwicklung (Knox/Mayer 2009). Zudem fokussiert ein Großteil der Kleinstadtforschung auf einzelne Fallstudien – demgegenüber gibt es wenige vergleichende Studien. Überblicksartige Ansätze, die sich der Gesamtheit des Feldes widmen, werden noch seltener verfolgt. Ein Grund hierfür liegt in der eingeschränkten Verfügbarkeit von relevanten Daten auf Gemeindeebene (Milbert/Fina 2021). Hinzu kommt ein großstädtischer Bias in der Stadtforschung: Erkenntnisse aus dem großstädtischen Kontext werden tendenziell als allgemeingültig gesetzt, ohne zu hinterfragen, ob sie auf andere Städte oder gar kleinstädtische Kontexte übertragbar sind (Robinson 2002; Bunnell/Maringanti 2010).

2 www.hckf.de

Vielleicht speist sich die strukturelle Aufmerksamkeitslücke aber auch aus einer bereits relativ lang anhaltenden diskursiven Hochphase der Re-urbanisierung (Hesse 2008), die den Blick unter anderem auf »Schwarmstädte« (Simons/Weiden 2015) lenkte. Der Zuzug in die Großstädte schwächt sich nun langsam ab, was einige als Zeichen für eine Trendumkehr werten (Sixtus et al. 2022). Gründe hierfür liegen einerseits in der sich vor allem in Großstädten zuspitzenden Wohnungskrise und der zunehmenden »Landlust« (Baumann 2018; Burke et al. 2018), nicht zuletzt infolge der pandemiebedingten Verunsicherung (Hebenstreit 2020). Außerdem könnte das bisher vergleichsweise geringe akademische Interesse an Kleinstädten auch ein Zeichen für die über lange Zeit geringe politische Profilierung von kleinstädtischen Problemlagen sein. Akteure in Kleinstädten hatten es schwer, sich und ihren Anliegen überregional oder gar auf Bundesebene Gehör zu verschaffen: Oft fehlte dafür die Vernetzung oder auch die Reichweite.

In den letzten Jahren hat sich in Deutschland einiges im Bereich der Kleinstadtforschung getan: Einerseits werden vermehrt wissenschaftliche Publikationen zur Kleinstadt/-forschung herausgegeben (Altrock et al. 2020; Steinführer/Porsche/Sondermann 2021), andererseits gibt es eine Reihe von kleinstadtbezogenen Bundesinitiativen (vgl. Porsche 2021). Hierzu zählen unter anderem der Ad-hoc-Arbeitskreis »Kleinstadtforschung« der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL), die sich vornehmlich an Praktiker_innen richtende und vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) geförderte »Kleinstadtakademie«, das Cluster Kleinstadtforschung des BBSR sowie der HochschulCampus KleinstadtForschung (mehr zu den Initiativen des Bundes siehe Vennemann in diesem Band).

Der vorliegende Sammelband entstand im Kontext der zuletzt genannten Initiative, dem HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF) – einem vom Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI), vom BMWSB und vom BBSR über einen Zeitraum von drei Jahren geförderten Forschungs-, Vernetzungs- und Nachwuchsförderungsprojekt, das von der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) geleitet wird. Das Projekt zielt darauf ab, in einer ersten Phase einen Überblick über die interdisziplinäre deutschsprachige Kleinstadtforschung zu gewinnen und in einer zweiten Phase neue Forschungsprojekte zu initiieren und die Ergebnisse im internationalen Kontext der Kleinstadtforschung zu diskutieren. Außerdem sollen Kleinstadtforschende, vor allem Nachwuchswissenschaftler_innen, über die gesamte Laufzeit des HCKF die Möglichkeit bekommen, sich besser zu vernetzen. Der Band markiert den Abschluss der ersten Projektphase.

3. Erste Erkenntnisse aus dem HCKF

Die Fragen, die uns in der ersten Phase des HCKF begleitet haben, sind folgende: Wer sind die Kleinstadtforschenden und wo sind sie angebunden? Wo bzw. wie verorten sie sich und ihren Forschungsgegenstand? Und welche Forschungslücken gibt es noch in der Kleinstadtforschung? Erste Antworten konnten mittels einer Online-Befragung unter Kleinstadtforschenden gesammelt werden, die zu Beginn des HCKF durchgeführt wurde (Ribbeck-Lampel 2020). Neben einer Literaturrecherche, die parallel durchgeführt wurde, hatte diese nicht repräsentativ angelegte Umfrage zum Ziel, das Forschungsfeld und dort aktive Wissenschaftler_innen besser kennenzulernen und den HCKF als möglichen Ort für einen Austausch zur Kleinstadtforschung in diesem Kreis bekannt zu machen. 1.400 Forschende aus sehr unterschiedlichen Disziplinen an deutschen Hochschulen wurden zwischen März und Mai 2020 per E-Mail eingeladen, den per Link versendeten Fragebogen auszufüllen und/oder weiterzuleiten. 173 Fragebögen wurden teilweise und 70 vollständig ausgefüllt.

Die Antworten geben einen ersten Eindruck vom Forschungsfeld (ebd.): Forschende, die an einer Fachhochschule tätig sind, sind unter den Antwortenden in leichter Mehrzahl (34 Antworten) gegenüber jenen, die an einer Universität (32 Antworten), in einem Büro bzw. einer Firma (sieben Antworten) oder Forschungseinrichtung arbeiten (vier Antworten). Disziplinär ordnet sich die große Mehrheit der Antwortenden den Raumwissenschaften[3] zu (35 Antworten), gefolgt von den Sozialwissenschaften (18 Antworten), den Ingenieurwissenschaften (zwölf Antworten) und den Wirtschaftswissenschaften (neun Antworten). Jeweils fünf Antwortende zählen sich zu den Geistes- und Naturwissenschaften und jeweils ein_e Antwortende_r zu Sozialer Arbeit, Tourismus, Medienwissenschaften, Agrarwissenschaft, Design, Geowissenschaften und Psychologie.

54 Prozent der Befragten betreiben ihre Kleinstadtforschung, ohne ihr eine spezifische Definition zugrunde zu legen. Die anderen Befragten bedienen sich der Kategorisierung nach Einwohnerzahl (35 von 50 Antworten) bzw. der Einordnung des Stadttypus als Ort mit grundzentraler Funktion (26 von 50 Antworten). Einige wenige gaben an, die Kleinstadt-Kategorisierung bis auf 50.000 Einwohner_innen zu erweitern bzw. eine Kategorisierung nach Stadtrecht vorzunehmen. Außerdem stellte sich heraus, dass unter den Antwortenden kaum Forschende ausschließlich Kleinstädte untersuchen (nur 3 von 67), ein Großteil jedoch Kleinstädte im Kontext anderer Siedlungstypen betrachtet. 21 von 67 Antwortenden untersuchen zum Beispiel Klein- und Mittelstädte, 11 von 67 Klein-, Mittel- und Großstädte und 12 von 67 betrachten Kleinstädte als Teil des ländlichen Raums. Ansonsten spiegeln

3 Zu den Raumwissenschaften zählen wir die Stadt-, Regional- und Raumplanung sowie die Architektur.

die Antworten des HCKF-Fragebogens einige der weiter oben erwähnten Tendenzen der Kleinstadtforschung wider. So befasst sich die große Mehrheit der Arbeiten mit Kleinstädten in stagnierenden oder schrumpfenden Räumen (gegenüber wachsenden Räumen) bzw. in peripherer (gegenüber zentraler) Lage.

Die Ergebnisse der Befragung wurden im Online-Auftaktworkshop des HCKF im November 2020 präsentiert und zur Diskussion gestellt. Dafür setzte das Denk- und Designbüro studio amore[4] einige zentrale Erkenntnisse aus der Kleinstadtforschung und ausgewählte Debatten visuell um. Die dabei entstandene Forschungslandschaft (s. Abbildung 1) wurde als Diskussionsgrundlage verwendet und fortan weiterentwickelt.[5]

Aus dem Auftaktworkshop leiteten sich zentrale Fragen und Themenstränge ab, die in einem Call for Papers für ein im Frühjahr 2021 geplantes interdisziplinäres Symposium zur Kleinstadtforschung mündeten:[6]

- Die Kleinstadt als spezifische Stadtform: Ist die Kleinstadt gegenüber anderen Siedlungstypen (noch) klar abzugrenzen und wenn ja, mit welchem Ziel? Oder ist sie immer relational zu betrachten als Teil eines Stadt-Land-Kontinuums, wie Diskussionen über eine verlandschaftete Stadt bzw. eine verstädterte Landschaft (Sieverts 1999) oder zu rurbanen Landschaften (Langner/Frölich-Kulik 2018) vorschlagen?
- Die große Heterogenität unter Kleinstädten: Welche Forschungsperspektiven eignen sich, um die große Heterogenität unter den Kleinstädten zu fassen? Was können qualitativ-vergleichende Ansätze aufzeigen, was bieten hingegen quantitativ angelegte Überblicksarbeiten?
- Methoden und Theorien der Kleinstadtforschung: Viele zentrale Konzepte und Begriffe der Stadtforschung (z.B. Urbanität) wurden aus der Großstadtforschung entwickelt und selten entsprechend provinzialisiert (Leitner/Sheppard 2016). Wie können wir das Forschen in Kleinstädten und insbesondere die Verwendung von Methoden und Theorien selbst stärker kritisch hinterfragen?

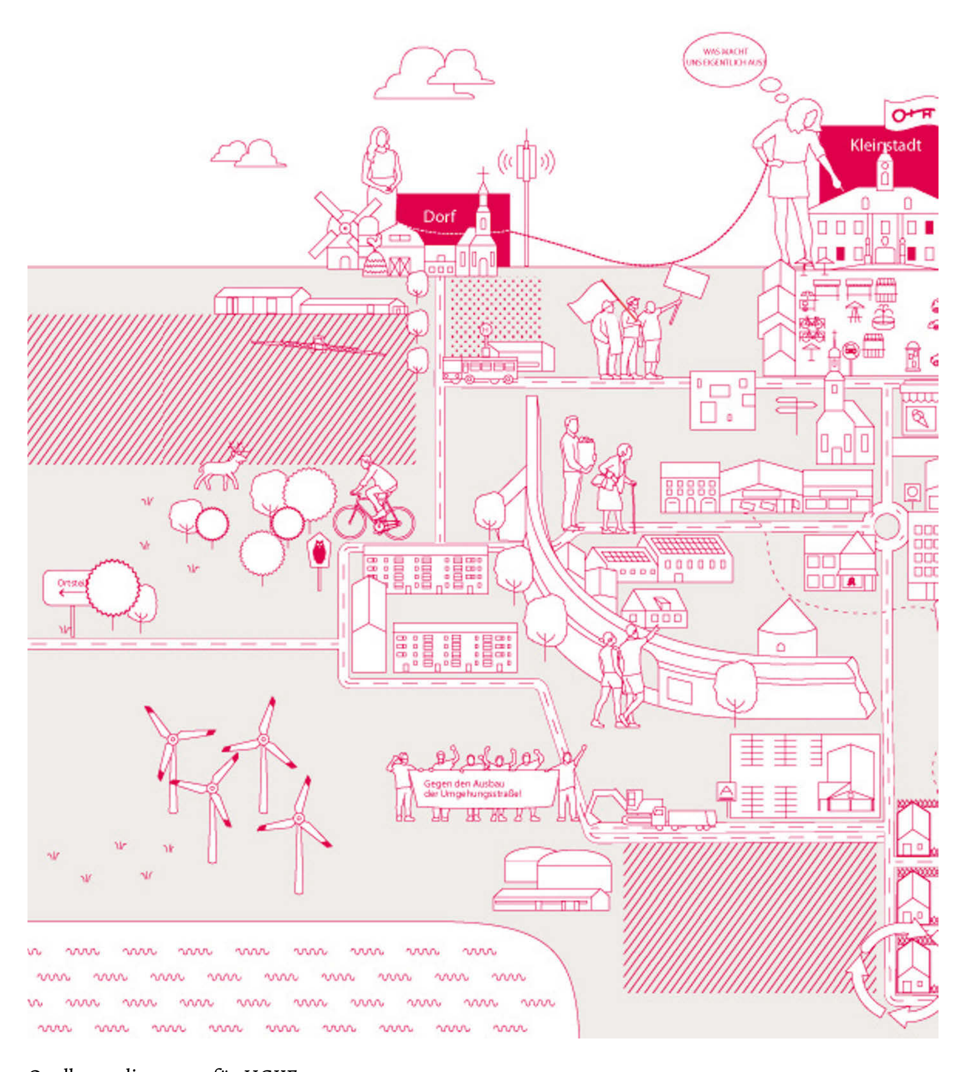
Viele Beiträge dieses Sammelbands gehen auf Präsentationen im Rahmen des internationalen Symposiums zurück, einige weitere Autor_innen waren beim Symposium als Zuhörende anwesend und haben ihre Beiträge erst im Anschluss verfasst. Im Folgenden soll nun einerseits die Vielfalt der Kleinstädte sowie der Kleinstadtforschung aufgezeigt und zugleich herausgearbeitet werden, was interdisziplinäre Forschungsperspektiven zur Kleinstadtforschung beitragen können.

4 www.studioamore.de

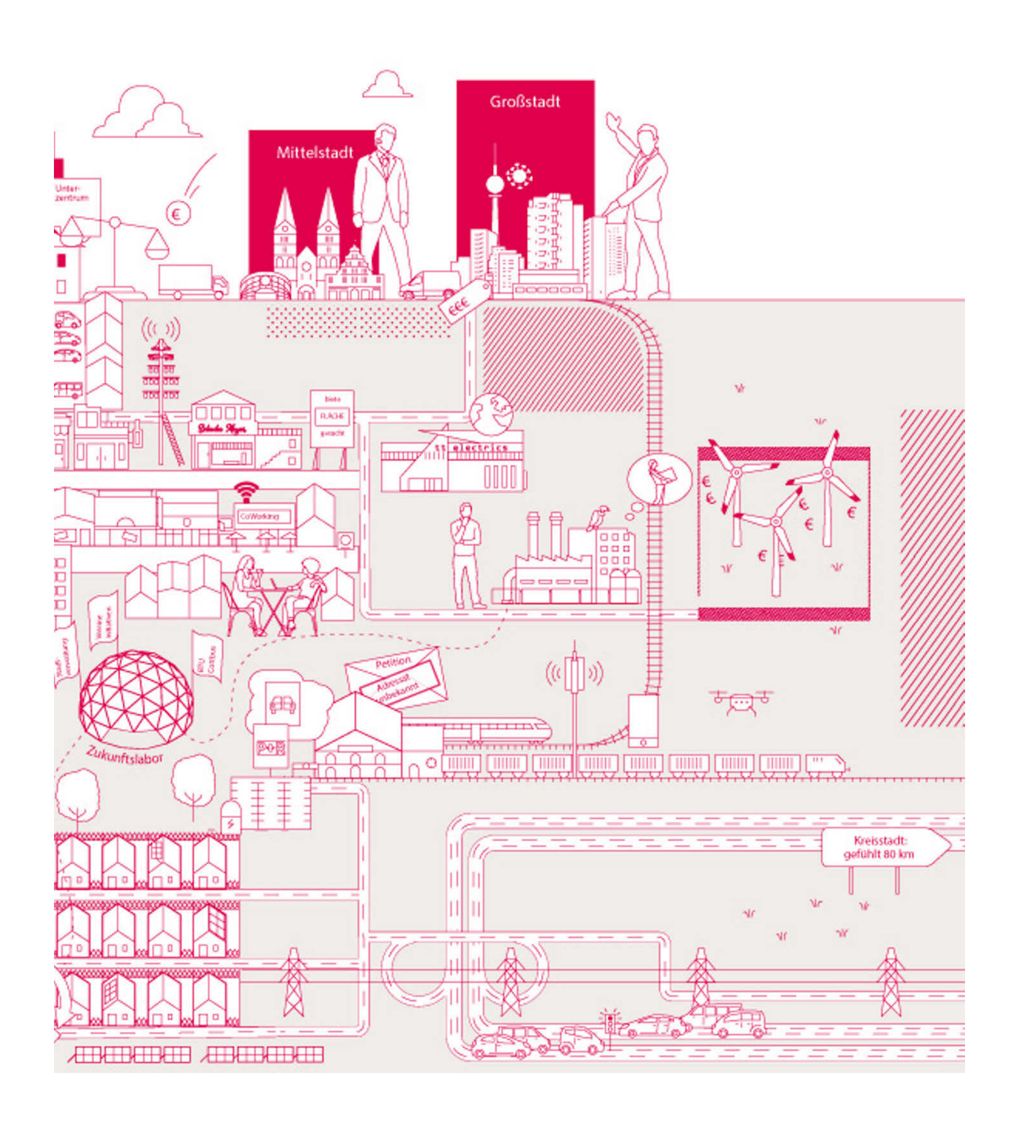
5 Auszüge daraus finden sich auch auf dem Cover des Bandes.

6 Zu finden unter: https://www.hochschulcampus-kleinstadtforschung.de/media/2020/12/20201214-HCKF-Call-for-Abstract-Symposium-2021.pdf (letzter Zugriff am 2.9.2022)

Abb. 1: Forschungslandschaft Kleinstadtforschung



Quelle: studio amore für HCKF


Mittelstadt
Großstadt
CoWorking
Zukunftslabor
Petition
Adressat unbekannt
Kreisstadt: gefühlt 80 km

4. Beiträge zu einer interdisziplinären Kleinstadtforschung

Die Autor_innen des Sammelbands nähern sich der Kleinstadtforschung aus unterschiedlichen Fachrichtungen, konzeptuellen Perspektiven und mithilfe diverser Forschungsmethodiken. Verschiedene Aspekte der Kleinstädte werden in der Folge analysiert. Kleinstädte in Deutschland erscheinen als äußerst heterogene Untersuchungsgegenstände und -räume und die Potenziale einer interdisziplinären Kleinstadtforschung lassen sich erkennen. Um die spezifischen Verortungen der Autor_innen des Sammelbands explizit zu machen, ist jedem Kapitel eine disziplinäre Reflexion vorangestellt.

Die ersten beiden Kapitel nach dieser Einführung und der Beschreibung der Initiativen des Bundes nähern sich der Kleinstadt in konzeptueller Hinsicht. Werner Nell betrachtet aus kulturwissenschaftlicher Perspektive drei Zugänge zur Kleinstadt: erstens in Abgrenzung zur Großstadt und zum Begriff der Urbanität; zweitens im Kontext von Diskursen zur Moderne, die ein Spannungsfeld von Vielfalt und Eigensinn aufmachen; und drittens als spezifischen Imaginationsraum einer bürgerlichen Gesellschaft. Daraus leitet der Autor ein zeitgenössisches Verständnis von Kleinstadt als Handlungsfeld und Verhandlungsort für eine sogenannte Civic Society (Zivilgesellschaft) ab, da gerade in Kleinstädten durch die eigene Vielfalt und Begrenztheit »eine Art Rollenmodell und Aushandlungsort für eine pluralistische Gesellschaft« (siehe S. 45 in diesem Band) gesehen werden könne, wenn auch mit Einschränkungen. Hannes Langguth hingegen argumentiert mit einem Hintergrund aus der kritischen Stadt- und Regionalforschung für eine Verortung der Kleinstadtforschung in Debatten zur planetaren Urbanisierung, nach der die globale Urbanisierung letztlich alle Räume, egal ob sie normalerweise als städtisch oder ländlich kategorisiert werden, erfasst. Stattdessen lenkt diese Perspektive den Blick auf die räumlichen Abhängigkeiten von Urbanisierungsprozessen, zum Beispiel mit Blick auf Stoff- oder Finanzkreisläufe bzw. Metabolismen. Auf dieser Basis entwickelt er einen nicht-stadtzentrierten und multiskalaren Untersuchungsansatz für die Kleinstadtforschung und zeigt auf, wie dieser für die Untersuchung von chinesischen Direktinvestitionen in ostdeutschen Klein- und Mittelstädten nutzbar gemacht werden kann.

Die folgenden zwei Beiträge setzen sich mit den Funktionen, die Kleinstädte für ihr Umland übernehmen, auseinander, genauer mit dem Ankerstadt-Konzept: Silke Weidner, Juliane Ribbeck-Lampel und Alexandra Heßmann untersuchen aus stadt- und regionalplanerischer Perspektive das Ankerstadtkonzept als alternativen »Raumsortierungsansatz«, um die Bedeutung der Kleinstädte für ihre Umlandversorgung besser analysieren zu können. Mittels eines eigens entwickelten Indikatorensets werden »ankerstädtische Funktionen« (bestehend aus den Funktionen Verwaltung, Siedlung, Wirtschaft, medizinische Versorgung, Bildung sowie als Natur-, Kultur- und Freizeitstandort) exemplarisch quantitativ anhand

von Lausitzer Kleinstädten miteinander verglichen. Als Ergebnis lassen sich unterschiedliche kleinstädtische Cluster identifizieren, die zum Beispiel vorrangig eine Siedlungsfunktion oder eine Wirtschaftsfunktion für ihr Umland übernehmen. Die Grenzen des Ansatzes liegen in der begrenzten Verfügbarkeit relevanten Datenmaterials. Außerdem lassen sich Spezifika der untersuchten Kleinstädte auf diese Weise kaum darstellen. Die Autor_innen schlagen daher für zukünftige Untersuchungen einen Methodenmix aus quantitativer Erhebung und qualitativen Interviews vor.

Mario Hesse, Tim Starke und Christoph Mengs überprüfen den Nutzen des Ankerstadtkonzepts aus einer wirtschaftswissenschaftlichen Perspektive in Bezug auf die Kommunalfinanzen von Kleinstädten. Sie untersuchen anhand einer quantitativen Analyse, wie die von Kleinstädten übernommenen Funktionen mit ihrer finanziellen Ausstattung und ihrer Stellung im fiskalföderalen System in verschiedenen Bundesländern zusammengehen. Der Fokus der Untersuchung liegt auf den kommunalen Finanzausgleichssystemen der Länder. Mit Blick auf Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen wird der pauschalisierende Ansatz, zum Beispiel die reine Einwohnerveredelung – einer finanziellen Zuweisung auf der Basis der Einwohnerzahl der Gemeinde, als ungenügend erachtet, da er die unterschiedlichen Funktionen, die Kleinstädte für ihr Umland übernehmen, außer Acht lässt. Die Autoren schlagen eine Ergänzung der Einwohnerveredelung um Bedarfsbemessungen auf Grundlage des zentralörtlichen Systems oder alternativen – etwa ankerstädtischen – Funktionen vor.

Eine spezifische Funktion von Kleinstädten in Wachstumsräumen untersuchen Inga Bolik, Yane Conradi, Kristina Epple und Christl Wittmann: den Beitrag von Kleinstädten in zentraler Lage zur regionalen Erholung – und umgekehrt: das Potenzial landschaftsbezogener Erholungsinfrastrukturen für Kleinstädte in zentralen Lagen abseits von touristischen Regionen. An der Schnittstelle von Stadt- und Landschaftsforschung sowie Tourismuswissenschaft werden Kleinstädte im Wachstumsraum Main-Kinzig untersucht. Wie landschaftsbezogene Erholung regionale Zusammenarbeit befördern und bei Flächennutzungskonflikten vermitteln kann, soll in einem nächsten Schritt erörtert werden.

Monika Alisch, Martina Ritter, Catharina Hille, Jonas Hufeisen und Tatevik Mamajanyan analysieren aus einer Perspektive der Sozialen Arbeit den Umgang kleinstädtischer Gesellschaft mit Zugewanderten am Beispiel von osthessischen Kleinstädten. Mittels eines transdisziplinären Forschungsdesigns, das sowohl die Durchführung von Zukunftswerkstätten mit Alteingesessenen und Zugewanderten in diversen Kleinstädten und die Erstellung einer Wanderausstellung umfasst, erarbeiten sie drei Thesen, die das teils widersprüchliche Verhältnis von kleinstädtischen Gesellschaften und Zugewanderten charakterisieren. Die Autor_innen sehen die Schaffung moderierter sozialer Öffentlichkeiten in der Gemeinwesenarbeit

als wichtiges Element einer Förderung des Miteinanders und der Demokratie in Kleinstädten an.

In einem gänzlich anderen Kontext, dem (erneuten) Strukturwandel in der Lausitz, geht Julia Gabler in ihrem Beitrag der Frage nach, wie Akteure sich zu den Aufforderungen zur Beteiligung, Mitgestaltung und Transformation verhalten und welche Narrative sie über anstehende oder gescheiterte Projekte entwickeln. Anhand einer Vielzahl disparater Beobachtungen zeichnet sie Erfahrungen und Erwartungen in der Kleinstadt Weißwasser und der sie umgebenden Region nach. Von den beständigen, an die Prägung durch den Bergbau erinnernden Rufen des »Glück auf!« – obwohl schon längst die meisten Menschen anderswo arbeiten – zu einer selbstbewussten Aneignung des Autokennzeichens von Weißwasser (WSW – »Wir sind Wandel!«) erfasst Julia Gabler den Strukturwandel »als verordnete Unsicherheit« mit all ihren Ambivalenzen und Widersprüchen.

Die zwei folgenden Beiträge nähern sich den Themenkomplexen Partizipation und Digitalisierung aus unterschiedlichen Perspektiven: Als Beitrag zu einer sozialwissenschaftlichen Klimaforschung analysieren Nicole Mitchell, Beatrice John und Klaus Jacob aus einer politikwissenschaftlichen Perspektive intermediäre Governance-Plattformen, die sowohl analoge als auch digitale Formate umfassen. Ziel der von den Autor_innen in transdisziplinärer Arbeit mit den lokalen Akteuren entwickelten Plattformen ist es, Klimaanpassung als Querschnittsaufgabe in den jeweiligen Kleinstadtverwaltungen zu etablieren: Zum einen durch eine in der Verwaltung Boitzenburg/Elbe angesiedelte Plattform, zum anderen durch eine von einem Verein getragene Plattform in der Verbandsgemeinde Liebenwerda. Bernhard Weyrauch und Ricarda Kintzel hingegen diskutieren, inwieweit das amtliche Bekanntmachungsblatt, das bis heute für die Ankündigung von öffentlichen Auslegungen genutzt wird, durch digitale Bekanntmachungsformate abgelöst werden kann, bzw. welche Vor- und Nachteile analoge und digitale Formate mit sich bringen. Dies ist aus planungsrechtlicher Perspektive wesentlich, da die Bekanntmachungen Bürger_innen über die Möglichkeit zur formellen Beteiligung an der Bauleitplanung informieren. Beispiele aus der Rechtsprechung verdeutlichen die gesetzlichen Ansprüche an die Bekanntmachung. Anhand eines Fallbeispiels der Kleinstadt Golßen analysieren die Autor_innen mittels einer Umfrage die Informationsbedürfnisse und -gewohnheiten der Einwohner_innen hinsichtlich kommunalpolitischer und amtlicher Vorgänge. Die Ergebnisse der Umfrage spiegeln die aktuelle Rechtsprechung wider und zeigen die weiterhin große Relevanz des gedruckten Amtsblattes auf.

Ein andere Option der Digitalisierung steht im Kapitel von Julia Binder und Ariane Sept im Vordergrund, nämlich die Möglichkeiten, die sich daraus für ortsunabhängiges Arbeiten bieten. Zwischennutzungen von leerstehenden Häusern in ländlichen Kleinstädten können so unter bestimmten Bedingungen attraktiv werden. Vor dem Hintergrund von Debatten aus der Innovationsforschung, die

davon ausgehen, dass Ideen und Konzepte lokal transformiert werden, fokussieren sie ihre Untersuchung auf den *Summer of Pioneers* als *travelling concept.* Ausgehend von Wittenberge, einer Kleinstadt in Brandenburg, die in 2019 ortsunabhängig arbeitende Menschen für bis zu sechs Monate zum Leben und Arbeiten in der Kleinstadt einlud, werden im Kapitel die Adaptionen in Homberg (Efze) und Altena aus 2021 untersucht. Aus den Ergebnissen entwickeln die Autor_innen acht Thesen zur Koproduktion von Kleinstadt.

Maximilian Birk, Volker Blees und Anna Jäger untersuchen aus einer Perspektive der nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung zunächst Mobilitätsnachfrage und -verhalten sowie Verkehrsanbindung und -angebote in 98 Kommunen in der Region Frankfurt-Rhein-Main. Daraus leiten sie verkehrsbezogene Eigenheiten von Klein- und Mittelstädten ab, die sie mit qualitativen Interviews mit zentralen Akteuren aus diesen Städten verfeinern. Abschließend formulieren die Autor_innen Handlungserfordernisse im Hinblick auf eine Mobilitätswende in Kleinstädten.

Der Band wird abgerundet mit einem Ausblick von Barış Ülker, der internationale Zugänge zur Kleinstadtforschung wie zum Beispiel Ansätze der Kategorisierung und Definition sowie den Mangel an spezifischen Kleinstadttheorien in der Stadtforschung diskutiert, die im weiteren Verlauf des HCKF stärker in den Dialog mit den deutschsprachigen Debatten gebracht werden sollen.

Die deutschsprachige Kleinstadtforschung, so zeigen es die Beiträge dieses Sammelbands, ist ähnlich heterogen wie ihr Gegenstand – auch in thematischer, konzeptueller und methodologischer Hinsicht. Die Verortung in diesem mittlerweile zunehmend dynamischen Forschungsfeld erfolgt meist in Abgrenzung zu anderen städtischen und räumlichen Kontexten, Konzepten und Zugängen und denkt Kleinstadt oft in Relation zu diesen – anders als bei der Beschäftigung mit der Großstadt oder diversen Aspekten des großstädtischen Lebens, bei denen solche Abgrenzungen bzw. »Provinzialisierung« (Chakrabarty 2000) selten mit ähnlicher Sorgfalt vorgenommen werden. Die allmähliche Schließung der Aufmerksamkeitslücke, in der Kleinstädte angesichts einer dominanten (Groß-)Stadtforschung versunken waren, legt vielfältige Erkenntnisse zu Kleinstädten und kleinstädtischem Leben frei. Dabei interdisziplinäre Zugänge zu wählen hat das Potenzial, dass ein größeres Augenmerk auf komplexe gesellschaftliche Problemstellungen und holistische Ansätze gelegt werden kann (Kogler/Hamedinger 2021).

Literatur

Altrock, Uwe/Kurth, Detlef/Kunze, Ronald/Schmidt, Holger/Schmitt, Gisela (2020): Stadterneuerung in Klein- und Mittelstädten. Jahrbuch Stadterneuerung. Wiesbaden: Springer VS.

Baumann, Christoph (2018): Idyllische Ländlichkeit. Eine Kulturgeographie der Landlust. Rurale Topografien. Bielefeld: transcript.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020): Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html?nn=2544954 (letzter Zugriff am 24.8.2022).

Bunnell, Tim/Maringanti, Anant (2010): Practising Urban and Regional Research beyond Metrocentricity. In: International Journal of Urban and Regional Research 34/2, 415–420.

Burke, Matthias/Harmel, Eleonore/Jank, Leon/Kerkhoff, Sabeth (2018): Ländliche Verheissung. Berlin: Ruby Press.

Chakrabarty, Dipesh (2000): Provincializing Europe: postcolonial thought and historical difference. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Hannemann, Christine (2004): Marginalisierte Städte. Probleme, Differenzierungen und Chancen ostdeutscher Kleinstädte im Schrumpfungsprozess. Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag.

Hannemann, Christine (2005): Klein- und Landstädte. In: Stephan Beetz/Kai Brauer/Claudia Neu (Hg.), Handwörterbuch zur ländlichen Gesellschaft. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 105–113.

Hebenstreit, Stefan (2020): »Raus aufs Land!« – Stadtfluchten und Stadt-Land-Diskurse als Indikatoren coronabedingter Verunsicherung und Veränderung. In: PhiN Beiheft 24, 206–219.

Hesse, Markus (2008): Reurbanisierung? Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptuelle Konfusion. In: Raumordnung und Raumforschung 5, 415–428.

Knox, Paul/Mayer, Heike (2009): Kleinstädte und Nachhaltigkeit: Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben. Basel: Birkhäuser.

Kogler, Raphaela/Hamedinger, Alexander (Hg.) (2021): Interdisziplinäre Stadtforschung: Themen und Perspektiven. Bielefeld: transcript.

Langner, Sigrun/Frölich-Kulik, Maria (Hg.) (2018): Rurbane Landschaften: Perspektiven des Ruralen in einer urbanisierten Welt. Bielefeld: transcript.

Leitner, H./Sheppard, E. (2016): Provincializing Critical Urban Theory: Extending the Ecosystem of Possibilities. In: IJURR 40/1, 228–235.

Milbert, Antonia/Fina, Stefan (2021): Methoden der Kleinstadtforschung: Definitionen, Daten und Raumanalysen. Kompendium Kleinstadtforschung. Hannover: ARL Verlag, 24–49.

Porsche, Lars (2021): Kleinstädte – Förderprogramme und Forschungsinitiativen. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Hannover: ARL Verlag, 301–313.

Porsche, Lars/Sondermann, Martin/Steinführer, Annett (2021): Jenseits der »Aufmerksamkeitslücke« – was wir bisher über Kleinstädte (nicht) wissen. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Hannover: ARL Verlag, 314–338.

Porsche, Lars/Steinführer, Annett/Beetz, Stephan/Dehne, Peter/Fina, Stefan/Großmann, Katrin/Leibert, Tim/Maaß, Anita/Mayer, Heike/Milbert, Antonia/Nadler, Robert/Sondermann, Martin (2019): Kleinstadtforschung. Positionspapier aus der ARL. Hannover: ARL Verlag.

Reichel, Frank (2009): Das Ankerstadtsystem – Modifikation des Zentrale- Orte-Systems als Beispiel einer veränderten raumordnerischen Entwicklungsstrategie in Berlin-Brandenburg. In: Marion Eich-Born (Hg.), Räumlich differenzierte Entwicklungs- und Förderstrategien für Nordostdeutschland. Hannover: ARL Verlag, 104–123.

Ribbeck-Lampel, Juliane (2020): Kurzzusammenfassung der Befragungsergebnisse im Rahmen des Projektauftaktes zum »HochschulCampus KleinstadtForschung«.

Robinson, Jennifer (2002): Global and World Cities: A View from off the Map. In: International Journal of Urban and Regional Research 26, 531–554.

Schäfer, Rudolf/Stricker, Hans-Joachim/Soest, Daniela von (1992): Kleinstädte und Dörfer in den neuen Bundesländern: Aufgabenfeld für die städtebauliche Erneuerung. Göttingen: Deutscher Städte- und Gemeindebund.

Schenkel, Kerstin/Großmann, Katrin (2021): Wohnen in Kleinstädten – zwischen Potenzial- und Problemheuristiken. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Hannover: ARL Verlag, 235–257.

Sieverts, Thomas (1999): Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Basel: Birkhäuser.

Simons, Harald/Weiden, Lukas (2015): Schwarmstädte in Deutschland: Ursachen und Nachhaltigheit der neuen Wanderungsmuster. Berlin: GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e. V.

Sixtus, Frederick/Beck, Lilian/Nice, Thomas/Hinz, Catherina (2022): Landlust neu vermessen: Wie sich das Wanderungsgeschehen in Deutschland gewandelt hat. Berlin/Ludwigsburg: Berlin Institut für Bevölkerung und Wüstenrot Stiftung.

Steinführer, Annett/Porsche, Lars/Sondermann, Martin (2021): Kompendium Kleinstadtforschung. Hannover: ARL Verlag.

Weidner, Silke (2020): Provinzstädte als Anker im Raum. In: Christian Krajewski/Claus-Christian Wiegandt (Hg.), Land in Sicht. Ländliche Räume in Deutschland zwischen Prosperität und Peripherisierung. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 143–156.

Winkler, Karsten (2021): Zur Funktion der Kleinstadt in der Peripherie von Ballungsräumen: Die Wohnstandortkampagne der Stadt Eilenburg in Nordsachsen. Halle.

Kleinstadtforschung des Bundes
Ein Überblick

Christoph Vennemann

Einleitung

Über Kleinstädte ist bisher kaum in dem Ausmaß gesprochen und geforscht worden, dass differenzierte Aussagen getroffen werden können, so die Meinung von Prof. Dr. Hagen Eyink:

> »Denn wir haben immer wieder festgestellt, dass zu Kleinstädten in Deutschland, den Unterschieden und Gemeinsamkeiten, Potenzialen und Herausforderungen einfach zu wenig Wissen vorhanden ist. Die Kleinstadt wird zu oft nur als ›ländlicher Raum‹ gesehen oder geht in der Diskussion um Metropolregionen unter. Zugleich gibt es ein verbreitetes Klischee von ›typisch Kleinstadt‹, nicht nur bei Großstädtern. Viel Schublade und Meinung also, und wenig Fakten.« (Hagen Eyink, zit.n. BBSR 2019: 15)

Dabei ist Deutschland ein Land der Kleinstädte: Es gibt hierzulande über 2.100 Kleinstädte mit 5.000 bis 20.000 Einwohner_innen. Insgesamt leben rund 24 Millionen Menschen (ca. 30 Prozent der Bevölkerung) in Kleinstädten, auf 45 Prozent der gesamten Bundesfläche (vgl. ebd.: 7f.). Angesichts dieser Zahlen ist es schon verwunderlich, dass Kleinstädte innerhalb der Stadtforschung bisher kaum präsent waren. Wenn über Stadtforschung gesprochen wurde, dann bezog sich diese auf Großstädte, eventuell noch auf Mittelstädte. Oft wurde von »Klein- und Mittelstädten« gesprochen, was beiden Stadttypen nicht gerecht wird. Meist wurden Kleinstädte mit »dem ländlichen Raum« gleichgesetzt. Das zeigt, dass es keine Spezifizierung gab, da es nicht *den* ländlichen Raum gibt – wie auch *die* Kleinstadt nicht existiert. Vielmehr sind Kleinstädte vielfältig. Erkennt man dies an, können »Zuschreibungen und stereotype Bilder [von Kleinstädten] aufgelöst und der Blick auf die Herausforderungen und Potenziale gerichtet werden« (ebd.: 8).

Eine Besonderheit gibt es dabei. Kleinstädte in unmittelbarer Nähe zu Oberzentren weisen in der Regel wachsende Tendenzen, Kleinstädte fernab von Oberzentren eher schrumpfende Tendenzen auf (BBSR 2021a: 16). Doch allgemeingültig ist diese

Aussage nicht – Kleinstädte in Deutschland sind so heterogen, dass Aussagen, die für alle Kleinstädte gelten sollen, schwer bis gar nicht zu treffen sind. So weisen allein Anzahl und Größe der Kleinstädte in den einzelnen Bundesländern erhebliche Unterschiede zwischen den Ost- und den Westländern auf. So machen Kleinstädte in Baden-Württemberg einen Anteil von über 60 Prozent aus, während es in Mecklenburg-Vorpommern nur rund 37 Prozent sind – bei rund 214 Einwohner_innen pro Quadratkilometer in Baden-Württemberg im Vergleich zu 60 Einwohner_innen in Mecklenburg-Vorpommern (vgl. ebd.: 18).

Initiative Kleinstädte in Deutschland

Ein erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen wie in städtischen Regionen zu schaffen. Kleinstädten kommt dabei eine Schlüsselfunktion zu. Sie tragen zum gesellschaftlichen Zusammenhalt bei und übernehmen für ihren Raum wichtige Funktionen. Gleichzeitig stehen sie aber aufgrund aktueller gesellschaftlicher Veränderungen vor großen Herausforderungen. Diese gestalten sich für Städte in der Nähe von Großstädten anders als für Städte in ländlichen Regionen. Für Erstere entsteht ein steigender Bedarf an Wohnraum sowie technischer und sozialer Infrastruktur, für Letztere müssen Infrastrukturen und Versorgung aufrechterhalten, umgebaut und erfolgreich an den demografischen Wandel angepasst werden. Um dies zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) die Initiative »Kleinstädte in Deutschland«[1] entwickelt. Sie zielt darauf ab, kleinere Städte als Wohn- und Wirtschaftsstandorte zu stärken und auf kommunaler Ebene positive Entwicklungen anzustoßen. Dazu bündelt, koordiniert und erweitert die Initiative bestehende Programme und Aktivitäten des BMWSB, um Kleinstädte in ihren Funktionen zu stärken.

Die Initiative »Kleinstädte in Deutschland« schließt nahtlos an die Initiative »Ländliche Infrastruktur« an, die in den Jahren 2010 bis 2018 vom Bundesbauministerium durchgeführt worden ist. Hier wurden allerdings Kleinstädte in Verdichtungsräumen nicht in die Betrachtung einbezogen. Mit der Initiative »Kleinstädte in Deutschland« werden nun auch Kleinstädte berücksichtigt, die sich in der Nähe von Oberzentren befinden – dies sind rund 54 Prozent der Kleinstädte in Deutschland (BBSR 2021a: 84).

Eine zukunftsfähige Kleinstadtentwicklung entsteht nur in einem partnerschaftlichen und arbeitsteiligen Prozess, an dem Politik, Verwaltung, Stadtgesellschaft und lokale Wirtschaft beteiligt sind. Um lokale Demokratien zu stärken,

---

1 https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/kleinstaedte-in-deutschland/kleinstaedte-in-deutschland-node.html

ist es wichtig, die Stadtgesellschaft auf Augenhöhe zu beteiligen, sie dabei aber nicht zu überfordern. Zudem sollten hoheitliche Aufgaben der Kommunen sowie politische Entscheidungsgremien nicht infrage gestellt werden. Dieser Ansatz ist innerhalb der Initiative in einzelnen Projekten vor Ort erprobt worden (ebd.: 79).

Dass Kleinstädte sowohl attraktive Lebens- und Arbeitsorte als auch interessante Wirtschaftsstandorte sind, wird in der breiten Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Zudem sind selbst innerhalb der Kleinstadt wirtschaftliche Akteure zum Teil nicht miteinander vernetzt und werden nicht aktiv in die Stadtentwicklung einbezogen. Dadurch mangelt es oft an externer und interner Wahrnehmung von Potenzialen und Chancen, die in der Kleinstadt vorhanden sind. Durch die Initiative »Kleinstädte in Deutschland« konnte dahingehend eine gesteigerte Aufmerksamkeit und ein größeres Bewusstsein geschaffen werden (ebd.: 84).

Innerhalb der Initiative konnten bereits einige Forschungsvorhaben abgeschlossen werden. Diese werden im Folgenden vorgestellt.

Cluster Kleinstadtforschung

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat seit 2015 mehrere Forschungsvorhaben auf den Weg gebracht und umfangreiche Studien veröffentlicht. In Abbildung 1 sind diese überblicksartig in zeitlicher Abfolge dargestellt.

Abb. 1: Cluster Kleinstadtforschung BBSR

2015: ExWoSt „Potentiale von Kleinstädten in peripheren Lagen“

2016: ExWoSt-Studie „Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland – Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen“

2017: ReFo-Studie „Hidden Champions – Stabilisierungs- und Entwicklungsfaktoren von Kleinstädten in peripheren Lagen“

2018: Studie „Innenentwicklung in kleineren Städten und Gemeinden – Strategien zur Sicherung lebendiger und nutzungsgemischter Wohn- und Versorgungsstandorte“ im Rahmen der Städtebauförderung

2019: ExWoSt Pilotphase Kleinstadtakademie

2020: ExWoSt HochschulCampus Kleinstadtforschung

2021: Bericht Kleinstädte in Deutschland

Quelle: eigene Darstellung

Zu Beginn des Forschungsvorhabens »Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen« (2015) wurde an die beteiligten Akteur_innen die Frage gerichtet, was für sie das Wichtigste im Hinblick auf eine erfolgreiche Entwicklung ihrer Stadt sei. Die Antworten darauf fielen sehr unterschiedlich aus, betonten jedoch überwiegend das soziale Miteinander: »Die Vereine und das Zusammenleben machen die Stadt aus« und »Für mich ist es eine Stadt für Jung und Alt, man kennt sich und hilft sich« (BBSR 2019: 7). Zudem wurde die Kleinstadt als gute Alternative zum Leben in Großstädten gesehen, da in Kleinstädten Begriffe wie Heimat, Lebensqualität und Wohlfühlen sowie ein gutes Miteinander und Netzwerke eine große Rolle spielten (vgl. ebd.).

Kleinstädte sind heute wie früher insbesondere in peripheren Lagen wichtige Ankerpunkte für die Daseinsvorsorge. Ihre Bedeutung als Arbeits- und Versorgungsstandort ist von vielen Faktoren abhängig. Zudem wirken sich Mobilität, digitale Arbeitswelten sowie eine verstärkte Wertschätzung von Lebensformen, die eher der Großstadt zugeordnet werden, auf die Attraktivität dieser Standorte aus. Die genannten Faktoren werden für die Stabilisierung und Entwicklung von Kleinstädten immer wichtiger und verdrängen damit teilweise die Relevanz von neuen Arbeitsplätzen. Bereits seit 2010 weisen Kleinstädte in peripheren Lagen einen Zuwachs an Beschäftigten auf, verlieren aber gleichzeitig (eher jüngere) Einwohner_innen (vgl. ebd.: 9).

Pilotphase Kleinstadtakademie: von Kleinstädten – für Kleinstädte – mit Kleinstädten

Die Kleinstadtakademie[2] wurde von kleinstädtischen Akteur_innen entwickelt und soll als Plattform für alle Kleinstädte in Deutschland fungieren. Dies geschah aus dem Bedürfnis heraus, sich zu vernetzen, sich auszutauschen, von- und miteinander zu lernen und gemeinsam an Themen zu arbeiten. Zusammen mit dem BMI brachte das BBSR die Pilotphase Kleinstadtakademie auf den Weg, um Vernetzung und Kooperation exemplarisch zu testen – mit dem Ziel, die Akademie ab 2023 dauerhaft zu etablieren.

Während der Pilotphase beschäftigen sich aktuell sechs Modellvorhaben mit verschiedenen kleinstadtrelevanten Themen. An jedem Modellvorhaben sind mindestens vier Kommunen deutschlandweit beteiligt. Themenschwerpunkte sind Innenstadtentwicklung, Co-Working und digitale Arbeitswelten, lokale Demokratien, neue Wohnformen und Digitalisierung der Mobilität.

Das Motto der Kleinstadtakademie lautet »Stadtentwicklung von, mit und für Kleinstädte« (BBSR 2021b: 9). Im Fokus stehen die Kleinstädte in Deutschland mit

2 https://www.kleinstadtakademie.de/pilotphase/die-modellvorhaben

ihren je eigenen Bedürfnissen und Potenzialen sowie ihren lokalen Herausforderungen. Verschiedene Veranstaltungsformate zum Erfahrungsaustausch und zur Wissensvermittlung sollen die Kleinstädte vor Ort unterstützen, wobei die zur Anwendung kommenden Formate an den Bedürfnissen der jeweiligen Kommune ausgerichtet sind. Zudem werden erfolgreich angewandte Instrumente in einer virtuellen Sammlung gelistet und allen Kommunen (auf der Website der Kleinstadtakademie) zur Verfügung gestellt. Denn eines ihrer Ziele besteht darin, alle Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Modellvorhaben und Formaten allen Kommunen niederschwellig zur Verfügung zu stellen (vgl. ebd.: 15).

Aktuell befindet sich die Kleinstadtakademie noch in der Pilotphase, die folgende vier Hauptaufgaben erfüllen soll:

- Identifizierung inhaltlicher Schwerpunktthemen und Handlungsfelder;
- Entwicklung innovativer und erfolgreicher Formate der Wissensvermittlung und des Erfahrungsaustauschs;
- Entwicklung und Aufbau einer zukunftsfähigen Trägerstruktur;
- Aufbau und Begleitung eines Netzwerks aus Akteuren der Kleinstadtentwicklung (vgl. ebd.: 16).

Das Netzwerk aus Akteuren der Kleinstadtentwicklung bezieht auch Forschungen zu Kleinstädten mit ein. So kann die praxisorientierte Kleinstadtakademie vom wissensorientierten HochschulCampus KleinstadtForschung profitieren (sowie vice versa), da beide dasselbe Ziel anstreben: die Stärkung der Kleinstädte (siehe Abb. 2).

Abb. 2: Vernetzungsoption Kleinstadtakademie und HochschulCampus

Quelle: eigene Darstellung

Die Kleinstadtakademie soll ab 2023 verstetigt und institutionalisiert werden. Wichtige Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung von Haushaltsmitteln seitens des Bundes. Die bisherige Zusammenarbeit der Kleinstädte in der Pilotphase hat gezeigt, dass die Kleinstadtakademie in der Lage ist, ein offenes Netzwerk aufzubauen, in dem die beteiligten Kommunen von- und miteinander lernen können. Während der Pilotphase konnte somit ein solides Fundament gelegt werden, um dem hohen Bedarf der Kleinstädte in Deutschland nach einem eigenständigen Beratungs- und Vernetzungsangebot zur Kleinstadtentwicklung adäquat zu begegnen.

Der HochschulCampus KleinstadtForschung

Seit dem Jahr 2020 gibt es den HochschulCampus KleinstadtForschung an der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) Cottbus-Senftenberg. Mit seiner Einrichtung durch den Bund war das Ziel verbunden, einen Beitrag zur Strukturierung und Etablierung der Kleinstadtforschung zu leisten. Zunächst wurde ermittelt, welche Forschungsaktivitäten es bereits gibt und welche Wissenschaftler_innen an den deutschen Hochschulen daran beteiligt sind. Daraus wurden stadt- und regionalentwicklungspolitische Fragestellungen abgeleitet und in den fachöffentlichen Diskurs eingebracht. Anfangs lag der Schwerpunkt auf den Herausforderungen, vor die Kleinstädte insbesondere durch den Strukturwandel gestellt werden. So trifft etwa der Ausstieg aus der Braunkohle eine Kleinstadt in der Regel härter als eine Großstadt.

Die Hochschulforschung soll sich diesen und weiteren Fragen zur sozialen und wirtschaftlichen Situation der kleinstädtischen Bevölkerung widmen. Es kann dabei von Vorteil sein, wenn sich Expert_innen an deutschen Hochschulen zusammenschließen, um der grundlegenden Frage nachzugehen, wie Kleinstädte – mit ihren kleiner aufgestellten kommunalen Verwaltungen – den Strukturwandel bewältigen können. Im Fokus der Forschung stehen Kleinstädte in strukturschwachen Regionen, jedoch müssen auch Kleinstädte in prosperierenden Regionen einen Strukturwandel bewältigen. Auch letztere Kleinstädte sollten Teil der Forschung sein, um einen möglichst umfassenden Überblick zur Lage und Entwicklung der Kleinstädte in Deutschland zu erhalten.

Es liegt im Bundesinteresse, einen Impuls für eine stärkere Auseinandersetzung mit Kleinstadtforschung zu setzen und somit letztendlich eine Forschungslücke zu schließen. Denn in der Vergangenheit waren vor allem größere Städte und Agglomerationen Gegenstand der Stadtforschung. In einem mehrjährigen Prozess sollen Hochschulen und Universitäten dazu angeregt werden, Forschungslücken im Themenfeld Kleinstädte zu erkennen und zu bearbeiten und bestehende Forschungsergebnisse zusammenzuführen. Als Resultat werden grundlegende Erkenntnisse zur

Lebens- und Arbeitssituation von Kleinstadtbewohner_innen erwartet, die in politische Entscheidungsprozesse einfließen sollen.

Die Forschungsergebnisse werden in das in Gründung befindliche Cluster Kleinstadtforschung im BBSR einfließen. Der Bund befördert mit der Zuwendung das Interesse bei Wissenschaftler_innen und Studierenden, sich mit Kleinstadtforschung auseinanderzusetzen, und profitiert von den wissenschaftlichen Erkenntnissen für die Politik des Bundes und der Länder. Das Erkenntnisinteresse reicht dabei weit über die aktuelle Legislaturperiode hinaus.

Das BBSR hat mit den bereits abgeschlossenen Forschungsvorhaben schon einen wichtigen Beitrag zur Kleinstadtforschung geleistet, auf den die Pilotphase Kleinstadtakademie aufbaut. Mit dem Cluster Kleinstadtforschung soll diesem Stadttypus eine Plattform gegeben werden, um die Wahrnehmung von Kleinstädten in Deutschland sowie ihren Austausch untereinander zu fördern. Die Kleinstädte in Deutschland sind überaus vielfältig, weisen ganz unterschiedliche Potenziale und Chancen auf und stehen vor lokalen Herausforderungen und Problemen. Diese Rahmenbedingungen zu verallgemeinern oder gar alle Kleinstädte im schrumpfenden peripheren Raum zu verorten, negiert die je eigenen Charakteristika dieser Wohn-, Arbeits- und Lebensräume. Kleinstädte haben eine Menge zu bieten. Es gilt, diese Potenziale kenntlich zu machen und zu nutzen.

Literatur

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2019): Zukunft Kleinstadt. Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen. Bonn. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2021a): Kleinstädte in Deutschland. Bonn. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2021b): Kleinstadtakademie – Pilotphase. Stadtentwicklung in kleineren Städten und Gemeinden durch Zusammenarbeit, Beratung und Vernetzung fördern. Bonn. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Zwischen »organisierter« und »unvollständiger« Moderne

Beobachtungen zur Kleinstadt

Werner Nell

Disziplinäre Reflexion

Kultur wird hier als ein Ensemble von Formen verstanden, die von Menschen geschaffen und genutzt werden, um bestimmte Handlungen zu verfolgen bzw. zu gestalten. Es kann sich dabei um Gegenstände und Konzepte ebenso handeln wie um Erscheinungsformen des Sozialen, zumal um solche, die sich auf die Ansprache und Vermittlung des jeweils Eigenen im Wechselbezug zu anderen richten. Kulturen bestehen aus Objekten und Verhaltensformen, die von Menschen mit Sinn aufgeladen, intentional geschaffen und so gestaltet werden, dass sie für Kommunikation nutzbar sind. Da Menschen individuell, sozial, habituell und historisch verschieden sind, in verschiedenen Umständen leben und über unterschiedliche Erfahrungen, Kompetenzen und Ziele verfügen, sind auch die von ihnen geschaffenen oder genutzten Dinge ebenso wie ihre Handlungen und ihre Kommunikationsformen verschieden und an unterschiedlichen Vorgaben und Vorstellungen ausgerichtet. Damit tritt aber auch eine für Menschen charakteristische Zwiespältigkeit in ihren Selbstbezügen, in ihrem Handeln und in ihren Sozialbezügen vor Augen, in deren Folge dann auch Kultur, alle Verhaltensmuster, Objekte und Strukturen, die sie ausmachen, als grundlegend mehrdeutig und ambivalent erscheinen und entsprechender historischer, sozialer oder im engeren Sinn wissenschaftsbezogener Rahmungen bedürfen, um sie zu erschließen, ohne dass sie darin aufgehen oder ganz erfasst werden können.

Ein kulturwissenschaftlicher Zugang zur Kleinstadt zeigt sie als ein historisch gewordenes, spezifisch beschreibbares und zugleich veränderlich erscheinendes, also auch ambivalentes Ensemble von Siedlungs-, Wohn- und Sozialformen mit unterschiedlichen Funktionen. Dabei lässt sich eine für die Kleinstadt charakteristische Mischung aus Differenzierung und Stabilisierung, Vielfalt und Begrenzung, Alltagsgestaltung und Selbstverortung erkennen, die unter den Bedingungen fortgeschritten moderner Gesellschaften ihre Attraktivität, aber auch ihre Beschränkung ausmacht. Geschichtliche Gestalt, soziale Erfahrungen, rechtliche Rahmung

und imaginative Besetzung verbinden sich in ihrer kulturellen Konstruktion so, dass die Kleinstadt kulturwissenschaftlich als Handlungsfeld und Aushandlungsort (bürgerlich) begrenzter Vielfalt zur Untersuchung ansteht.

Einleitung

Kleine Städte, die es seit dem Mittelalter, im mittelmeerisch geprägten Europa schon seit der Antike (Braudel 2001: 58–63, 456–464) gab, werden erst im Zuge der Moderne zu jenen Kleinstädten, deren Bild und Gestalt uns heute vor Augen steht, wenn immer der damit berührte Vorstellungsbereich zur Sprache kommt.[1] Zum einen handelt es sich dabei um eine in historischen Kontexten gebildete, durch sie geprägte und in Relation zu ihnen beschreibbare Siedlungs- und Sozialitätsform (Zimmermann 1999, 2003).[2] Zum anderen geht es um ein Bild bzw. um eine Folie oder auch einen Imaginationsraum anachronistischen, vielfach als zurückgeblieben eingeschätzten und zugleich in freilich begrenzter Differenziertheit in Erscheinung tretenden Zusammenlebens (Nell/Weiland 2020a: 20–25). Es handelt sich, wenn es um die Bestimmung des Kleinstädtischen in kulturgeschichtlicher oder auch in sozialer und/oder ikonografischer Hinsicht geht, um Erfahrungen, Vorstellungen und Projektionen, die in mehrfacher Hinsicht – und seien sie lediglich Diskurselemente, Projektionen, Topoi oder Imaginationen – auch aktuell noch Denken und Handeln in politischen, rechtlichen und sozialen Zusammenhängen und so auch noch im Selbstbezug ansprechen und ggf. beeinflussen können.[3] Nicht zuletzt geht es dabei um gestaltete, auch unter die Erwartung der Gestaltbarkeit gestellte Naherfahrung (Luckmann 1970a, 1970b), die in kulturkritischem Zuschnitt vielfach mit einer Vergangenheit identifiziert wird, deren Verlust oder Niedergang

1 Noch immer maßgeblich bspw. durch die Buchillustrationen Ludwig Richters (1803–1884) und deren populäre Verwendung bis heute bestimmt.

2 Die Unterscheidung hebt darauf ab, dass in die Bestimmung dessen, was als Kleinstadt angesprochen werden kann, neben der Einwohnerzahl auch Aspekte der Siedlungsstruktur (Straßen, Plätze, Mauern, Differenzierung nach Stadtteilen) sowie weitergehende rechtliche und auch historische Faktoren eingehen.

3 Dass sich hier insbesondere im Blick auf das 19. und 20. Jahrhundert eine eigene Literaturgeschichte des kleinstädtischen Lebens, zugleich aber auch Ideologiekritik und Mentalitätengeschichte anschließen ließen, kann aktuell auch immer noch als Desiderat der Forschung angesprochen werden; neben Hüppauf 2005 vgl. Benne 2012; Nowak 2013. Auch ist bemerkenswert, dass Hermann Glasers »Spießer-Ideologie« (1964) in seinem Buch zur Kleinstadt (1969) eine Fortsetzung erfährt. Ferner wäre es für diesen Zusammenhang nötig, komparatistische Studien zur Rolle kleinstädtischer Erfahrungsräume in anderen Literaturen und in den entsprechenden gesellschaftlichen Diskursen anderer Länder (Gräf 2004) zu führen; für England vgl. z.B. Ascherson 1987.

zwar zugleich den Stoff für aktuelles Unbehagen bietet, zugleich aber auch gegenwarts- und ggf. zukunftsbezogenes Handeln anzustoßen vermag. Entsprechend orientieren sich bürgergesellschaftliche Initiativen auch erneut noch immer an der Wiederbelebung dieses mit der Kleinstadt gegebenen sozialen und politischen Handlungsfeldes, sodass in diesem Zusammenhang auch die Rahmensetzungen und Potenziale kleinerer Städte wieder in den Blick gebracht werden können (Kolb 2007; Beetz 2017, 2018).

Kleine Städte, so schon in ihrer Definition als Stadt enthalten, verfügen zunächst in der Regel über Stadtrechte. Sie verweisen damit auf das Vorhandensein übergreifender Ordnungs- und Gestaltungsmächte, eine in ggf. unterschiedlicher Weise geschaffene Infrastruktur und territoriale Gliederung, die den als Kleinstadt angesprochenen Raum sowohl bestimmen als auch in seiner Spezifik erst herstellen.[4] Stadtmauer und Markt, Rathaus und Gotteshaus, Verkaufsstellen und Werkstätten, ein Netz unterschiedlicher Straßen und Gassen und nicht zuletzt ein Ensemble unterschiedlich ausgebauter, vielfach mehrstöckiger Gebäude – die alle auch unter den Anspruch auf »Überschaubarkeit« gestellt werden[5] – konstituieren den Grundriss und machen zugleich die Silhouette kleiner Städte aus. Hochhäuser gehören nicht dazu, ggf. werden sie als Störungen empfunden oder können auch aktuell noch als Indikatoren sozialer Probleme wahrgenommen werden. Sind die baulichen Gegebenheiten und ihre Zusammenstellung gleichsam der Schriftzug, in dem der Text/das Bild der Kleinstadt verfasst ist (was sich auf vielen Postkarten wiederfinden lässt), so besteht der Sinngehalt (der soziale und historische Inhalt) des Gebildes Kleinstadt in der (begrenzten) Gemischtheit und Differenzierung ihrer Gewerke, Dienstleistungen, Organisationen und Geschäfte. Hinzu kommen eine auch institutionell ausgeformte Funktionsdifferenzierung der Ämter (z.B. in Rat und Magistrate, Stadt- und Finanzverwaltung, Gerichte, Polizei, Zünfte und Kammern) und eine diese tragende, noch immer an Familien und Verwandtschaftsverhältnissen orientierte, aber auch durch andere Assoziationen wie Kirchengemeinden, Vereine und Verbände gebildete Bürgergesellschaft. Jenseits herkömmlicher Differenzierungen nach Ständen, Rechten und Klassen tritt die Gesellschaft der Kleinstadt heute als Zivilgesellschaft in Erscheinung, die ihrerseits auch informellere Formen der Selbstorganisation auszubilden vermag.[6]

---

4 Historische und aktuelle Merkmale der Kleinstadt sind zusammengestellt bei Beetz 2017: 49–51.

5 Für den Topos der »Überschaubarkeit« in der Beschreibung aber auch Legitimation der Kleinstadt vgl. Beetz 2018: 24; ja, es kann von einer »Überschaubarkeitsfiktion« (Beetz 2017: 54) gesprochen werden. Zur Rolle dieser Überschaubarkeit als Gestaltungsmittel und sozial nutzbare Vorstellung vgl. Nell 2020: 353f.

6 Vgl. dazu das Themenheft der Informationen zur Raumentwicklung 6/2018: Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale (BBSR 2018); Schmidt-Lauber 2010.

Beides zusammen bildet die Textur – die auch ikonografisch fass- und nutzbare Substanz dessen, was im Alltagsbewusstsein, in kulturellen Diskursen und so auch im Imaginationsraum der Gesellschaft mit »Kleinstadt« angesprochen und entsprechend im Blick auf seine gemäßigt heterogene, anachronistische und zugleich zwischen Enge und Vertrautheit[7] oszillierende Erscheinung und Ausstrahlung gewürdigt wird, ebenso aber auch missachtet oder gar als verächtlich wahrgenommen werden kann.

Um nun den Vorgang zu beschreiben, der aus den vielen kleinen Städten, die sich in Europa vom Spätmittelalter bis in die frühe und spätere Neuzeit bilden bzw. finden lassen, in dem hier angesprochenen Sinne Kleinstädte werden lässt (vgl. Zimmermann 1999; Reulecke/Zimmermann 2002), sollen im Folgenden *drei Zugänge* skizziert werden: Kleinstadt bestimmt sich so durch die Unterscheidung zur Großstadt, aber auch durch die kulturellen, auch mentalitätengeschichtlichen Eigenarten kleinstädtischen Lebens und schließlich durch deren Ausgestaltung und Illumination in literarischen Texten und anderen kulturellen Diskursen, zumal seit dem 18. Jahrhundert. Erst in deren Perspektiven lassen sich dann zwischen Licht und Schatten die Lebensverhältnisse einer Siedlungsform, deren Einwohnerzahl aktuell zwischen mehreren Tausend und circa 20.000 Menschen angesetzt wird (Beetz 2017: 52), in ihrer Gemischtheit und ihrer spezifischen Begrenztheit beschreiben und können, in einem kultur- bzw. ideengeschichtlichen Sinn zusammengefasst, dann auch für aktuelle Zusammenhänge als »kleinstädtisch« bezeichnet werden.

Erster Zugang: Die Kleinstadt als Gegenstück zur Großstadt?

Für eine Bestimmung und Beschreibung der Kleinstadt ist hier die *Orientierung an der Großstadt*, die als Gegenstück zur Kleinstadt gesehen wird, als Erstes zu nennen. Sie kommt in Europa seit dem 18. Jahrhundert in der Erfahrung und Beschreibung von Städten wie Paris oder London auf (Brüggemann 1985) und bestimmt als spezifisch neue Bezugsgröße dann auch die kulturellen, sozialen, sozialtheoretischen und nicht zuletzt raumplanerischen und politisch-ideologischen Diskurse um Städte und Stadtentwicklung bis heute.[8] Mit ihrem durch Diversität geprägten Bevölkerungsreichtum, aber ebenso mit ihren Funktionen als politische Kraftzentren, Wirt-

7 Glaser (1969) spricht im Untertitel seines Buches von »Furchenglück und Sphärenflug«.

8 Es ist bemerkenswert, dass dies weder die Städte sind, die wie Prag oder Wien und Madrid die Machtzentren des vormodernen Europa bilden, noch die Hauptstädte der Alten Welt, die wie Rom, Athen oder Jerusalem zwar das europäische Selbstverständnis geprägt haben, zu Beginn der Moderne aber allenfalls als Landstädte (mit historischem Überhang) anzusehen sind.

schaftsstandorte und Innovationsquellen etwa in Form der Weltausstellungen, Bildungseinrichtungen und Medienproduktion, setzen Großstädte seit dem 18. Jahrhundert den Maßstab, nach dem sich spätestens seit Mitte des 19. Jahrhunderts Modernität als Urbanität zeigt und so auch soziologisch und kulturgeschichtlich bestimmbar wird.[9] In den Schatten, die sich an den Rändern dieses von den Metropolen ausgehenden Scheinwerfers beobachten lassen, finden sich dann die Kleinstädte wieder, nicht ohne dabei vielfach im Zwielicht zu stehen und zugleich Fluchtpunkte (in beiderlei Richtung) anzubieten.[10]

Dass diese Orientierung an der Großstadt neben soziologischen Studien (vgl. Hannemann 2002) auch literarisch und in anderen Künsten (Malerei, Musik, Film) eigene Themenfelder und Gattungen schafft, ja, zur Ausbildung eigener Techniken[11] sowohl der Beobachtung und Beschreibung als auch der Gestaltung von Erfahrungen und Imaginationen führt,[12] kann hier nicht weiter verfolgt werden. Rolf Lindner hat in diesem Zusammenhang auf die Geburt der soziologischen Stadtforschung, namentlich der Chicago School, aus den Erfahrungen des Streifens durch die Städte, und auf die daraus hervorgegangene Reportage-Literatur hingewiesen (Lindner 1990). Die hier angesprochene Wechselbeziehung von sozialen Erfahrungen, literarischem Schreiben und den damit verbundenen Wahrnehmungen sowie Gestaltungsmöglichkeiten unterschiedlicher Siedlungs- und Sozialitätsformen findet sich freilich nicht nur in Bezug auf die Großstadt. Vielmehr ist darauf hinzuweisen, dass sich in diesen Schatten einer mit der Moderne identifizierten Leitvorstellung der Großstadt im 19. Jahrhundert zugleich auch eine spezifische Literatur des Dorfes und notabene der Kleinstadt entwickelt hat.[13] Unter ambivalent angelegten Vorzei-

---

9 Vgl. dazu Benjamins Studien zu Paris als der »Hauptstadt des 19. Jahrhunderts« (Benjamin 1977); ebenso bietet Marshall Bermans Moderne-Theorie (1988) eine Beschreibung Sankt Petersburgs unter dieser Perspektive, der Karl Schlögels Studie zu dieser Stadt als »Laboratorium der Moderne« (1988) zur Seite gestellt werden kann.

10 Entsprechend dialektisch bzw. durch Wechselwirkungen bestimmt zeigt sich das Verhältnis von Groß- und Kleinstadt z.B. bei Georg Simmel (Simmel 1984 [1903]: 193, 197).

11 Montage- und Schnitttechniken gelten dabei ebenso als spezifische Verfahren des Großstadtromans wie schnelle Wechsel und beschleunigte Kamerafahrten im Film, in den 1920er-Jahren vielfach aufeinander bezogen; vgl. Alfred Döblin: *Berlin Alexanderplatz* (1929) oder Viktor Schklowski: *Zoo. Briefe nicht über Liebe, oder Die Dritte Heloise* (1923). Zur Wahrnehmung der Großstadt in der Moderne und als Moderne vgl. Scherpe 1988; Fuchs/Moltmann/Prigge 1995.

12 Vgl. dazu Benjamins und Kracauers Beobachtungen zu Flaneuren oder zur Figur des »Dandy«, zum Kino und zur Flüchtigkeit der Erfahrungen der Großen Stadt, etwa Kracauer 1987.

13 Während eine spezifische Literaturgeschichte der Kleinstadt noch ein Desiderat darstellt, finden sich neuere und ältere Darstellungen zur Dorfliteratur durchaus und berichten sowohl von Moderne-orientierten Gestaltungsvorschlägen des Dörflichen wie von dessen ideologischen Besetzungen, z.B. in Perspektiven der Kulturkritik oder auch »völkisch« ausgerichteten Sichtweisen; vgl. Zellweger 1978 [1941]; Baur 1978; Donovan 2010; Twellmann 2019. Ansatz-

chen – teils idealisiert, teils abgewertet[14] – treten beide, Dorf und Kleinstadt, gleichermaßen als Ausdifferenzierungen und Gegenbilder zur Großstadt wie zur Moderne in Erscheinung.[15] Und doch sind alle drei Formen in der Literatur, nicht nur in der Großstadt-Literatur, sondern eben auch in der Kleinstadt- und Dorfliteratur, ebenso wie die für die damit angesprochenen Sozialräume und Lebensverhältnisse geltenden kulturellen und diskursiven Rahmungen durch die übergreifenden Entwicklungen zur modernen Industriegesellschaft sowohl geprägt als auch darauf angelegt, ihnen in den unterschiedlichen Spiegeln ihrer Themenfelder und Narrative Rechnung zu tragen.

Für die Großstadt hat dabei der Soziologe Georg Simmel (1858–1918)[16] um die Jahrhundertwende 1900 die zumindest in den Kulturwissenschaften bis heute nachhallende Beschreibung gegeben: Eine durch die Vielzahl der Individuen, Kontakte und Möglichkeiten gesteigerte Aufmerksamkeit geht hier einher mit einer Verbindung von Intellektualität, Sachlichkeit, »Blasiertheit« (Simmel 1984 [1903]: 196) und Unpersönlichkeit, die – eingebettet in die Abstraktionskraft der Märkte, der Geldwirtschaft und funktionsdifferenzierter Handlungsbereiche – eine bis dahin nie gekannte Freiheit, aber auch Isoliertheit des Einzelnen mit sich bringen, sodass der Großstädter als Prototyp des Menschen der Moderne nach beiden Seiten hin geschildert werden kann:

> »Denn die gegenseitige Reserve und Indifferenz, die geistigen Lebensbedingungen großer Kreise, werden in ihrem Erfolg für die Unabhängigkeit der Individuen nie stärker gefühlt als in dem dichtesten Gewühl der Großstadt, weil die körperliche Enge und Nähe die geistige Distanz erst recht anschaulich macht; es ist offenbar nur der Revers dieser Freiheit, wenn man sich unter Umständen nirgends so einsam und verlassen fühlt als eben in dem großstädtischen Gewühl.« (Ebd.: 200)

Aber wie bei anderen Kippfiguren, die zur Beschreibung der Moderne genutzt werden,[17] findet sich diese der Großstadt als Erfahrungsraum der Moderne zugeord-

---

punkte für eine entsprechende Ausarbeitung zur Kleinstadt finden sich z.B. bei Mecklenburg 1982.

14 Wobei dem Dorf häufiger und deutlicher die Rolle »goldener Zeiten« zugeschrieben wird, so bereits in Tönnies' klassischem Werk *Gemeinschaft und Gesellschaft* (Tönnies 1991 [1887]) erkennbar, während die Kleinstadt – auch dort, wo sie wie in Wilhelm Raabes Romanen rückblickend illuminiert wird – vor allem als Raum der Enge und Belastungen erscheint.

15 Analoge Entwicklungen finden sich auf den Ebenen der Theoriebildung und der Kulturkritik, mitunter auch zusammen, etwa bei Tönnies 1991 [1887]: 26–28 (§ 16). Vgl. dazu Delitz 2019.

16 Vgl. Simmel: »Die Großstädte und das Geistesleben« (1903).

17 Grundlegend dazu Bauman: *Moderne und Ambivalenz* (Bauman 1992); als Stichworte können hier die Oppositionsbildungen »Vergesellschaftung und Vergemeinschaftung« (Tönnies), »mechanische und organische Solidarität« (Durkheim); »naiv/sentimentalisch« (Schil-

nete Verknüpfung von Freiheit und Einsamkeit bei Simmel auch auf der Seite der Kleinstadtbeschreibung wieder: als Verbindung von traditionaler Geselligkeit mit Gruppenzwang und Kontrolle. Damit wird in der Beschreibung Simmels zwar auch der Kleinstadt schon ein Platz in den Diskursen der Moderne zugewiesen, freilich eben im Sinne eines Gegenbildes:

> »Das Kleinstadtleben […] legte dem Einzelnen Schranken der Bewegung und Beziehungen nach außen, der Selbstständigkeit und Differenzierung nach innen hin auf, unter denen der moderne Mensch nicht atmen könnte« (ebd.: 199).

Zugleich wird deren anachronistischer, unter den Bedingungen der Moderne eigentlich unzumutbarer Charakter hervorgehoben: »[…] noch heute empfindet«, so Simmel weiter, »der Großstädter, in die Kleinstadt versetzt, eine wenigstens der Art nach gleiche Beengung« (ebd.).

Über die in diesen Beobachtungen vorgenommene Verknüpfung von Freiheit mit Individualität und Großstadt als Leistungen und Motoren der Moderne gerät die Kleinstadt zunächst (und bis in die Gegenwart hinein) in den Schatten einer Vorstellung von Moderne, in der fortschreitende Mobilisierung und Individualisierung ebenso den Ton angeben wie eine weitergehende funktionale Differenzierung, in deren Folge Grenzen überwunden und bestehende Beschränkungen zugunsten eines globalen Universalismus/Urbanismus abbaubar erscheinen. Nun hat Simmel sowohl mit dem Hinweis auf die Einsamkeit wie auf die Abstraktheit und ggf. auch nervöse Aversiertheit des großstädtischen Lebens allerdings auch schon die Stichwörter aufgeboten, mit deren Hilfe sich gerade innerhalb derselben Prozesse, die zur Umgestaltung herkömmlicher Gesellschaften zur Industriemoderne führen, nicht nur das Großstadtleben kritisieren, sondern eben auch das Leben in der Provinz, im Ländlichen und Kleinstädtischen rechtfertigen bzw. sogar aufwerten und zu einem gegenläufig orientierten Maßstab kultur- aber auch gesellschaftskritischer Reflexion machen lässt. Reaktionäre, also gegen die Moderne gerichtete Agitation, zielte gleichermaßen auf die Großstadt und drehte kleinstädtische Lebenszusammenhänge dabei in ein zwischen Idylle und Ideologie eingelagertes Gegenbild. »Die Kleinstadt«, so berichtet es Bernd Hüppauf, »war über einen langen Zeitraum hinweg ein Ort des Widerstands gegen den Internationalismus der Modernisierung.« (Hüppauf 2005: 303)[18]

Vor dem Hintergrund dieses Zugangs zur Frage städtischer Vergesellschaftung und Lebensverhältnisse, die zunächst als Fragen der Größenordnung, der Dichte und Differenziertheit sozialer Verbindungen aufgeworfen werden, nehmen aber

---

ler) oder auch die Gegenüberstellungen von Statik und Dynamik, Tradition und Moderne usw. genannt werden.

18 Inwieweit dies aktuell noch bzw. wieder eine Rolle spielt, wäre im Anschluss an empirische Arbeiten zu Strömungen eines zeitgenössischen Populismus zu erkunden; vgl. Manow 2018.

auch die Fragen nach der Qualität und nach den Grenzen interpersonaler und gruppenbezogener Interaktion unter den Bedingungen einer zunehmenden Dynamisierung in den Bildern des Dorfes, der Kleinstadt und der Großstadt Gestalt an und werden so immer wieder auch in der Literatur und in anderen öffentlichen Diskursen verhandelt.[19] Damit wird ein zweiter Zugang erkennbar, der im Besonderen auch dann noch einmal zu berücksichtigen ist, wenn es um Unterscheidungsmöglichkeiten der drei Siedlungs- und Sozialformen Großstadt, Kleinstadt, Dorf im Blick auf ihre jeweiligen historischen Entwicklungen und die Perspektiven ihrer Bewohner_innen in Zukunft geht, also auch um den Blick auf das Selbstverständnis der Kleinstadt, auf ihre Wahrnehmung von außen und ihre Selbstverortung in den Zusammenhängen der Gegenwart.

Zweiter Zugang: Die Kleinstadt im Spannungsfeld von Vielfalt und Eigensinn unter den Bedingungen der Moderne

Ein zweiter Blick auf die Kleinstadt wird durch die Strahlkraft einer mehr oder weniger das 19. und 20. Jahrhundert durchgängig bestimmenden Vorstellung und Erfahrung von *Moderne* bestimmt, die als ein Prozess umfassender und zugleich unumkehrbarer Differenzierung, Dynamisierung und Vervielfältigung von Lebens- und Arbeitsverhältnissen wahrgenommen und beobachtet und von stetig wachsenden Produktionszahlen, steigerbarem Wohlstand und zunehmenden Individualisierungen im Sinne von Selbstbestimmungsmöglichkeiten begleitet wird bzw. diese zur Folge hat.[20] Die Linie der in dieser Richtung angelegten Beschreibungen moderner Gesellschaften reicht von den Klassikern (Weber, Spencer, Durkheim) über Parsons und Luhmann, Giddens und Ulrich Beck bis zu den aktuell diskutierten Entwürfen von Hartmut Rosa oder Andreas Reckwitz.[21] Alle diese Zugänge sprechen neben der durch die Industriemoderne ins vormals Unvorstellbare gesteigerten Produktivität die damit verbundenen gewachsenen individuellen und gruppenbezogenen Freiheitschancen an. Zugleich sehen sie aus der Perspektive individueller und/oder sozialer Selbstbestimmung aber auch die mit der Flexibilisierung von Menschen und Dingen gewachsenen Mehrdeutigkeiten und Ununterscheidbarkeiten bzw. auch die aufs Neue erkennbaren Defizite,

19 Für die Kleinstadt sei z.B. auf das Material in Pro-Regio-Online 2/2004 verwiesen.

20 Hartmut Rosa spricht in diesem Zusammenhang von Moderne als Prozess und Aufgabe einer dynamischen Stabilisierung, vgl. Rosa 2019: 671–690; für die Gestaltung des Zusammenlebens in Nahräumen unter diesen Bedingungen vgl. Rosa 2012.

21 Eine Art Drehscheibe zwischen älteren und aktuelleren Entwürfen zur konzeptuellen Fassung der Moderne stellt in diesem Zusammenhang das Buch von Anthony Giddens (1995) dar.

Belastungen und Abhängigkeiten, wie sie sich aus dem Fortschrittsmodell einer unabschließbaren linearen Weiterführung der bestehenden Entwicklungen ableiten und einerseits mit Prozessen der Urbanisierung, andererseits der Peripherisierung ländlicher Räume verbunden sind.[22]

Gemessen am Licht einer unter diesen Vorzeichen modellierten Fortschrittsvorstellung scheinen dann freilich erst einmal die Schattenseiten kleinstädtischer Vergesellschaftung im Vordergrund zu stehen, zumal wenn sie – wie oben angesprochen – spiegelbildlich zu den Vorteilen der Großstadt bestimmt werden.[23] In dem Maße, wie dieses aus der Moderne strahlende Licht dann aber selbst auch wieder Schatten wirft, etwa hinsichtlich der Kohärenz der eigenen Lebenserfahrungen, der Stabilität von Sozialverhältnissen oder auch der individuellen Teilhabemöglichkeiten unter diesen Bedingungen (Sennett 1998), werden diese in den Lebenszusammenhängen der Kleinstadt aufscheinenden Ambivalenzen aber auch wieder in ihrer Gegenläufigkeit beachtenswert, ja, es werden in dieser gemischten Lage auch die attraktiven Seiten kleinstädtischen Zusammenlebens (sowie dörflicher Siedlungen und Sozialität) wieder erkennbar. »In der Kleinstadt«, so noch einmal Hüppauf, »fand die Moderne eine leise Resonanz und erfuhr zugleich Widerstand. Gegen die Anziehungskraft der aggressiven Großstadt und ihrer Uniformität erhielt sich in ihr eine Gegenkraft der Vielfalt und des Eigensinns.« (Hüppauf 2005: 307)

Auch wenn aktuell Begriffe wie »Vielfalt« und »Eigensinn« insgesamt eher positiv konnotiert sind, sind sie doch nicht nur mit Blick auf die Kleinstadt als ambivalente Erscheinungen zu werten. Zum »Eigensinn« gehört auch die Verstocktheit oder Abseitigkeit der Selbstpositionierung im begrenzten Rahmen der Kleinstadt, zur »Vielfalt« die durch die Begrenztheit der Gruppen gegebenen Möglichkeiten der Zurechnung und Stigmatisierung – und eben auch eine Festschreibung und Begrenzung der Entfaltungsmöglichkeiten von Individuen und Gruppen. Während die Kleinstadt in das Kraftfeld übergreifender Prozesse der Urbanisierung, markt- und industriegesellschaftlicher Verkettungen und infrastruktureller Anschlüsse einbezogen wurde, geriet sie zugleich in Rückstand, verlor ihr eigentümliches Potenzial. »Sie wurde zur kleinen Version der Großstadt und geriet unter Konkurrenzdruck zu ihr« (ebd.: 311), so Hüppauf, der deshalb seine eher reservierte Sicht auf die Kleinstadt als eines »Orts der Moderne«[24] im Präteritum enden lässt.

---

22 So zuletzt Wiegandt/Krajewski 2020.

23 Ein drittes Bezugssystem, die Konstitution des Dorfes bzw. ländlicher Idylle, die als Gegenwelten zu Stadt (und Kleinstadt) ebenfalls in das durch die Strahlkraft der Moderne ausgeleuchtete (und auch mit neuen Abschattungen versehene) Beobachtungsfeld gehören, muss hier aus Platzgründen vernachlässigt werden. Vgl. dazu Mecklenburg 1982; Donovan 2010; Twellmann 2019; Nell/Weiland 2019.

24 So der Titel des Sammelbands, zu dem Hüppaufs Artikel beiträgt.

Dem steht allerdings gegenüber, dass die mit Kleinstadt verbundenen Assoziationen und Entwürfe aktuell keineswegs in Nostalgie bzw. Unbehagen aufgehen müssen. Vielmehr stellen ländliche Räume mit ihren Klein- und Mittelstädten auch unter den Bedingungen einer fortgeschrittenen – »reflexiven« – Moderne[25] zunächst einmal noch immer einen für viele Menschen real gegebenen Erfahrungsraum dar: Laut Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR 2018) leben dort derzeit noch immer rund zwei Drittel der Bevölkerung in Deutschland.[26] Darüber hinaus bieten Kleinstädte nicht nur eine für viele noch immer virulente Alltags-, Erfahrungs- und Lebenswelt, sondern auch einen Vorrat an Vorstellungen, Orientierungsmustern und Organisationsformen des Sozialen, auf den aktuell noch immer vielfach in Alltagszusammenhängen (Schürholz 2018) zurückgegriffen wird.[27] Nicht zuletzt lässt sich dessen Attraktivität immer wieder in Medien, in der Werbung und in den subjektiven Sinnsetzungen der Menschen selbst wiederfinden (und kann so natürlich auch ausgebeutet werden).

In diesem Rahmen bietet der bereits genannte »Eigensinn« der Kleinstädte(r_innen) durchaus einen Ansatzpunkt für individuelle Selbstbestimmung sowie für Selbstwirksamkeit, und er sucht nach Möglichkeiten der Anerkennung gerade und besonders unter den Bedingungen einer weitgehend global und interregional vernetzten Welterfahrung.[28] Freilich lassen sich Querdenkertum, Pegida und manche Spaziergängerei unter Corona-Bedingungen möglicherweise ebenfalls noch unter Eigensinn ansprechen und können damit auch auf Kleinstädte als deren Hallraum, wenn nicht Quellenlandschaft bezogen werden (Manow 2018: 90–102). »Eigensinn«, der nach Hegel als »eine Freiheit, welche noch innerhalb der Knechtschaft stehenbleibt« (Hegel 1970: 155), bestimmt werden kann, erscheint damit als Gebrauch einer Freiheit unter beschränkten, auch sich selbst beschränkenden Verhältnissen, in Teilen ebenso begründbar wie verschroben, und er trägt gerade in seiner Halsstarrigkeit eben nicht nur den beschränkten Verhältnissen (in der Kleinstadt) Rechnung, sondern erscheint auch selbst als »beschränkt«, zumal in

25 Für die Unterscheidung von »einfacher« und »reflexiver« Modernisierung, also einem Moderne-Verständnis, das Moderne als universale, einlinige Bewegung versteht, und einer Moderne-Vorstellung, die sich ihrer historischen Rahmung und Mehrdeutigkeit, ihrer funktionalen Grenzen und Widersprüche bewusst ist, vgl. immer noch Beck 1986: 254–299.

26 BBSR 2018: 4–21; vgl. Joho 2018.

27 Auch in Krisen und Umbruchszeiten, etwa im Herbst 2015, der durch die Ankunft einer großen Zahl Schutz suchender Flüchtlinge gekennzeichnet war. Zu Flüchtlingen in kleinen Städten vgl. Kreichauf 2012; SVR 2017.

28 Insoweit lassen sich die aus der Kritik ideologisch besetzter Globalisierungsentwürfe abgeleiteten Überlegungen Wolfgang Streecks zur Bedeutung kleinerer Einheiten und partizipatorischer Gestaltung von Nahbereichen von der Ebene nationaler Vergesellschaftung auf die Ebene regionaler und kleinstädtischer (Selbst-)Organisationsformen herunterbrechen. Vgl. Streeck 2021: 444–475.

der Reflexion auf den eigenen Status und dessen Grenzen. Es geht dabei allerdings auch darum, in welcher Dimension sich das bei Hegel angesprochene Bewusstsein von Freiheit entwickelt, ob es sich auf das Beharren, ja Verteidigen eigener Egoismen und Gruppeninteressen beschränkt oder sich an der (sicherlich historisch eingeschränkten und ggf. auch ideologisch besetzten) Universalität individueller Selbstbestimmung orientiert, wie sie im Grundriss bürgerlicher Gesellschaft zumindest angelegt war bzw. noch immer ist (vgl. Claessens/Claessens 1979).

Gehen wir dazu auf Friedrich Tenbrucks Aufriss »bürgerlicher Kultur« zurück, so stellt er das Aufkommen und die auf potenzielle Gleichheit und Beteiligung »aller« sowohl zielende als auch darauf beruhende Funktion bürgerlicher Kultur als »Mittel der Selbstverständigung der Einzelnen wie der Verständigung aller« (Tenbruck 1986: 265) im Sinne der Herstellung einer Gesellschaft von Freien und Gleichen durch kulturelle Partizipation in überschaubaren Rahmen, wenngleich auch mit universalisierbaren Ansprüchen vor Augen.[29] Es wird dabei erkennbar, dass es gerade die begrenzten, aber eben auch vielfältigen und auf gemäßigte Selbstbestimmung angelegten Verhältnisse und Erfahrungsräume der Kleinstadt sind, die die mit der Moderne verbundene Konfrontation mit der Wirklichkeit gesellschaftlicher Verhältnisse sowohl fordern als auch im Blick auf eine erwartbare Gestaltbarkeit der Verhältnisse ermöglichen. In seiner Beschreibung des Umgangs mit der Welt unter den Vorzeichen bürgerlicher Kultur bietet Tenbruck dazu gleichsam einen Grundriss kleinstädtischer Lebenszusammenhänge: »Die Verständigung über die Wirklichkeit verlangt nun nicht nur persönliche Teilnahme […] an der Arbeit der Kultur, sondern gerade auch die gesellige Aussprache und den sozialen Austausch über deren laufende Arbeit und Veränderung.« (Ebd.)

In diesem Rahmen ermöglicht das Modell der Kleinstadt mehr als eine Ausrichtung auf die Vorstellung einer normativ verstandenen »guten« Gesellschaft. Denn neben der Spießigkeit finden sich hier auch Erfahrungen und Räume für das, was sich mit Hüppauf als gehegte Differenz (2005: 307), als Kreativität und Originalität (ebd.: 305) ansprechen lässt. Die bei beiden Autoren vorgestellten Medien und Muster der Vergesellschaftung – von der Freundschaft (ebd.: 308) über das Vereinswesen bis zur kommunalen Selbstorganisation (ebd.: 310) in einem politischen und sozialen Sinne – lassen sich natürlich nicht nur als Instrumente und Orientierungsgrößen individueller Selbstbestimmung in der Kleinstadt verstehen, sondern bilden zugleich noch immer die Grundlagen der freiheitlichen Bürgergesellschaft im Ganzen, als die die Bundesrepublik sich heute versteht. Es sind vermutlich aber gerade ihre Widersprüchlichkeit und ihre Zwiespältigkeit, die die Kleinstadt nicht nur als »paradigmatischen Ort der Ambivalenz« (ebd.: 311) in der Vergangenheit markieren, sondern sie zugleich als Rahmen und Modell im Sinne eines Aushandlungsortes und

29 »Sie [die bürgerliche Kultur] bewirkt somit eine Vergesellschaftung aller in und durch die Arbeit der Kultur.« (Tenbruck 1986: 265)

Erfahrungsraums für die Gegenwart, ja, als Zukunftswerkstatt gelingender Sozialbezüge attraktiv erscheinen lassen.

Um die Kleinstadt in dieser Richtung als widersprüchlich angelegten, aus unterschiedlichen Komponenten und einer Vielzahl von Akteuren bestehenden und zugleich deutlich begrenzten Handlungsrahmen und als Erprobungsfeld sozialer Gestaltungsmöglichkeiten zu modellieren, lässt sich vielleicht Peter Wagners *Soziologie der Moderne* (1995) nutzen. Er beschreibt hier und in seinen späteren Arbeiten (Wagner 2008, 2012, 2013) die Moderne als einen fortschreitenden Prozess weitergehender Verschlingungen und widerspruchsvoller Kontrastierung von Freiheitsansprüchen, Disziplinierungs- und Deutungsversuchen. Er sieht darin aber keinen universal angelegten »großen« und linear ausgerichteten Fortschritt mehr, sondern angesichts weitergehender widersprüchlicher Dynamiken den Anlass zu weiteren Aushandlungen in unterschiedlichen Rahmungen und Feldern (Wagner 2008). In dieser Perspektive lässt sich die Entwicklung der letzten zweihundert Jahre in bestimmten Schüben, Programmen und Ansatzpunkten fassen, die zwischen Versuchen einer punktuellen oder durchgängigen, zu bestimmten Zeiten gar auf Totalität ausgerichteten Organisation und teilweise sich gegenläufig dazu einstellenden Fragmentierungskräften oszillieren, sodass sich – und dies tritt in Wagners neueren Arbeiten (2013) noch stärker in den Vordergrund – bestenfalls von unterschiedlichen Baustellen, im hier vertretenen Sinn Aushandlungsorten im Blick auf die weitere Entwicklung der Moderne und entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten sprechen lässt. Eine dieser Baustellen ist (und kann) die Kleinstadt sein.

Nehmen wir die oben angesprochene, nahezu in allen Studien und Beobachtungen zur Kleinstadt genutzte Beschreibungskategorie der »Überschaubarkeit« ernst, so lässt sich damit ein weiterer, über die Bauform der Kleinstadt hinaus wirkender Impuls benennen, der auf ihre soziale wie politisch aktuelle Bedeutung abhebt. Entsprechend ließe sich die Eignung der Kleinstadt, ein Ort der Erfahrung, Beobachtung und Gestaltung von zivilgesellschaftlichem Handeln unter spezifischen räumlichen, politischen, sozialen, ökonomischen, historischen und persönlichen Vorgaben und Vorhaben zu sein, auch damit begründen, dass sie Verhandlungen in einem »überschaubaren« Rahmen zulässt. In der Kleinstadt ist dieser Rahmen zum einen differenziert und vielfältig genug, um mehrere Stimmen zu Wort kommen zu lassen. Zum anderen aber erscheint dieser Raum noch nahe genug und damit zugänglich (für die Interessierten), um den Ansprüchen der Individuen und sozialen Gruppen auf Sichtbarkeit, Anerkennung, Handlungsmacht sowie auf die Kohärenz des eigenen Lebensentwurfs zu genügen (vgl. Sennett 1998, 2012). Darüber hinaus ermöglicht (und erfordert) die durch die gemäßigte Distanz[30] und die in begrenzter Form erscheinende Vielfalt in der Kleinstadt gegebene Selbstbegrenzung zugleich

30 Um dies weiter zu verfolgen, wäre z.B. auf Simmels Untersuchung sozialer Kreise zu verweisen; vgl. Simmel 1968 [1908]: 305–344.

Selbstreflexivität auch bezüglich des eigenen Verhaltens anderen gegenüber und im Umgang mit sich selbst.

Dritter Zugang: Die Kleinstadt als gestaltbarer Imaginationsraum einer bürgerlichen Gesellschaft?

Dies bringt schließlich eine dritte Perspektive ins Spiel, die im Rahmen des vorliegenden Beitrags leider nur kurz angesprochen werden kann und die, inzwischen vielleicht auf einen Schimmer gedimmt, aus der deutschen Literatur um 1800 (Weimarer Klassik, Romantik und der »poetische Realismus« des 19. Jahrhunderts) auf die Seelenlandschaft der Menschen des 19. und vielfach auch noch des 20. und beginnenden 21. Jahrhunderts hinführen kann. Dabei ist daran zu erinnern, dass sich nicht zuletzt wegen des Fehlens einer zumindest von vielen Zeitgenoss_innen beklagten Metropole im Deutschland um 1800 Kultur und Literatur im Wesentlichen in kleineren Städten – von Eisenach und Jena bis Weimar, von Göttingen bis Mainz und Tübingen – entwickelt hat. Entsprechend kleinstädtisch karikiert, aber eben auch illuminiert und ausgestaltet erscheinen kleinstädtische Lebensbedingungen aber nicht nur in der Literatur, etwa im Umkreis der deutschen Romantik.[31] Vielmehr wirken literarische und andere bildhafte Entwürfe auch auf das Bewusstsein, die Selbstbeschreibung und die Wirklichkeitswahrnehmung der Menschen zurück. Erst von dieser vor allem durch die Romantik und einen biedermeierlichen Realismus entzündeten *poetischen Lampe* aus[32] wird seit dem 19. Jahrhundert die Siedlungs- und Sozialform der Kleinstadt als Imaginationsraum so aufgeladen – wenn nicht gar als Bildbereich, Traumwelt und ideologische Figur erst geschaffen –, dass sie als »Nistplatz der deutschen Seele« (Glaser 1969: 66) bestimmt (und später kritisiert) werden konnte. Vom Feld der schönen Literatur (den *belles-lettres*)[33] ausgehend

---

31 Als ebenso nachhaltig wirkende wie einschlägig kleinstädtische Verhältnisse schildernde Texte seien hier Jean Pauls *Siebenkäs* (1796/97) und *Flegeljahre* (1804/05) sowie E.T.A. Hoffmanns *Der goldne Topf* (1814/19) genannt. Im Anschluss daran finden sich vielfache Bezugnahmen in populären Texten und Bildern.

32 Ich nutze hier die Metapher des seinerzeit epochemachenden und immer noch lesenswerten Buches von Meyer H. Abrams *The Mirror and the Lamp* (1953) – ohne das Licht dieser Lampe gäbe es im Hellen wie im Dunkeln der Kleinstadt nichts zu sehen. Für die Kleinstadt im Übergang zum 19. Jahrhundert vgl. das Kapitel »Weimar und Jena« in Ueding 1987: 65–75, 98–110.

33 Goethes *Hermann und Dorothea* (1797), Schillers *Balladen* (1795), Jean Pauls Romane (*Siebenkäs*, 1796/97), Hebels *Schatzkästlein des rheinischen Hausfreunds* (1811) und August von Kotzebues Theaterstücke, nicht zuletzt das sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durchsetzende *Deutsche Lesebuch*, bilden die Stationen, auf denen sich ein ländlich-kleinstädtisch verfasstes Deutschland selbst inszeniert, z.T. selbst begegnet und als kleinstädtischer Überhang – so für die 1920er-Jahre von Ernst Bloch beschrieben (1977 [1924]: 32) – noch bis in die 1960er-Jahre des 20. Jahrhunderts Bestand hatte. Robert Minder schrieb 1952 über die da-

und in deren Folge die Wahrnehmung und Selbstverortung der Kleinstadt und ihrer Bewohner_innen prägend, auch ideologisierend, zeigen sich sowohl die bürgerliche Verfasstheit als auch die Schiefheit der kleinstädtischen Verhältnisse als ein ebenso in Innerlichkeit gefasster wie ins Unheimliche übergehender Raum.[34] Zugleich ist sie Erfahrungsraum, Handlungsfeld und auch Bewährungsort individueller Subjektivität. Hier mischen sich Eskapismus mit Sicherheitsbedürfnissen und Bedrohungsfantasien mit Bestrebungen zur Selbstbestimmung. Romantische Literaturen, seien dies nun die Romane Jean Pauls oder deren auf die Unhintergehbarkeit der Individuen ebenso wie auf ihre Gebrochenheit abstellenden Weiterführungen bei Keller, Raabe oder Stifter, statten die Kleinstadt ebenso mit einem Anspruch auf Individualität aus (vgl. Hüppauf 2005: 308) wie sie Gruppen, später auch Milieus und Klassenverhältnisse, freilich ebenfalls in gebrochenen und zum Teil verschrobenen Lagen, vor Augen stellen und ggf. auch überformen oder ideologisieren.[35]

In der Sicht und Besetzung der Romantiker_innen, später im literarischen Realismus und in der zeitgenössischen Literatur wird die Kleinstadt somit zu einem Resonanzraum »der« Geschichte und zur Projektionsfläche und Rahmung von Geschichten.[36] Für das oben bei Tenbruck angesprochene Modell kultureller Vergesellschaftung liefert die Kleinstadt in diesem Rahmen den Stoff, die Geschichten und das Personal, zudem stellt sie eine begrenzte Vielfalt von Stimmen zur Verfügung. Dies ist dann auch der Ort – sei es im Gasthaus, im Rat, im Vereinsleben oder auf dem Markt, in der Sitzung einer Innung oder Kammer – an dem Politik gemacht, Geschmacksurteile gefällt und Debatten geführt werden und jede Menge Klatsch/Tratsch[37] anfällt, aus der sich dann – in begrenzten und mitunter auch obrigkeitlich

mals genutzten Lesebücher: »Fielen dem Mann vom Mond solche Lesebücher in die Hände, er dächte: Ein reiner Agrarstaat muß dieses Deutschland sein, ein Land von Bauern und Bürgern, die in umhegter Häuslichkeit schaffen und werkeln und seit Jahrhunderten nicht mehr wissen, was Krieg, Revolution, Chaos ist.« (Minder 1992 [1952]: 168)

34 Vgl. dazu die *Hermann und Dorothea* gewidmete Studie von Yahya Elsaghe (2020).

35 Weitere Studien hierzu u.a. in Nell/Weiland 2020b.

36 Zum Beispiel in Kathrin Schmidts *Gunnar-Lennefsen-Expedition* (1998), Christoph Heins *Landnahme* (2004) oder Guntram Vespers *Frohburg* (2016). Freilich findet sich die Kleinstadt auch in anderen Literaturen als Schauplatz, Imaginationsraum und Aushandlungsort genutzt, z.B. in Sherwood Andersons *Winesburg, Ohio* (1919), Bruno Schulz' *Die Zimtläden* (1933), Ilja Ehrenburgs *Tauwetter* (1954) oder John Cheevers *The Wapshot Chronicle* (1957).

37 Die signifikante Unterscheidung »Tratsch verbindet, Klatsch trennt« lässt sich auch dazu heranziehen, die ambivalente Gemengelage der Kleinstadt zwischen Dorf und größerer (richtiger?) Stadt zu erörtern. Vgl. Geiger 1962 [1932]: 286f.: »Die häuslichen Angelegenheiten des Dorfbewohners sind zugleich öffentliche des Dorfes; sie bereden ist nicht nur Klatsch, sondern als ›Dorftratsch‹ echte Anteilnahme und – zuständiges Sittengericht. In der Kleinstadt mit ihren übersichtlichen und einsichtigen Verhältnissen stimmt schon die Publizität der häuslichen Lebensverhältnisse schlecht zum Bedürfnis des modernen Menschen nach ›*Privatleben*‹, und auch auf dem Dorf beginnt aus dem anteilnehmenden Besprechen zudringli-

beschränkten Verhältnissen – Individualität und Erfahrungen, freilich auch über Verletzungen und Deformierungen des Sozialen, zu speisen vermögen.

Dies gilt schon für Goethes später als nationales Epos verehrtes Langgedicht *Hermann und Dorothea* (1797), immerhin für lange Zeit sein erfolgreichstes Werk, das die Geschehnisse und Auswirkungen der Französischen Revolution in einer deutschen Kleinstadt aus der Sicht des Pfarrers, eines Gastwirts und eines Apothekers schildern und kommentieren lässt. In Gottfried Kellers *Die Leute von Seldwyla* finden sich soziale Differenzierungen, weitreichende und zugleich doch individuell wie standesmäßig begrenzte Wahrnehmungen und Handlungsoptionen, auch Fehlleistungen, im kleinstädtischen Rahmen. Nicht nur als Schullektüre sind diese entsprechend »schulbildend« geworden. So führt etwa in der auch aktuell noch immer vielfach geschätzten Novelle *Kleider machen Leute* (1874) eine Schilderung von Hausfassaden zugleich in die Sozialgeschichte der Stadt ein, berichtet von der Vielfalt der Stände und Gewerke und bietet zugleich eine Schulung der Menschenkenntnis, die sich auch noch unter Bedingungen einer multiplen Moderne bewähren kann. Kleinstädte, und dies gilt im Übrigen auch für *la douce France* oder das England der *Little Englander*, ja vermutlich auch noch für den Publikumserfolg, den die *Midsomer-Murders*-Geschichten unter dem deutschen Serientitel *Inspector Barnaby* im deutschen Fernsehen erzielen,[38] bieten in dieser Hinsicht, so die Beobachtung Hermann Glasers,

> »heimelige Refugien vor den Winden und Stürmen einer radikal sich verändernden Welt. So trägt diese deutsche Seele weiterhin in sich und mit sich die Träume und Traumata, die Psychosen und Neurosen, aber auch den ganzen transzendierenden Glanz des Nesthockeridylls.« (Glaser 1969: 66)

Hüppauf widmet der deutschen Kleinstadt auf dem Weg in den Nationalsozialismus und ihrem Beitrag zur politischen und sozialen Ausgestaltung der Terrorherrschaft sowie der damit verbundenen ideologischen Aufladung ihrer vermeintlichen Homogenität einige wichtige Abschnitte (Hüppauf 2005: 311–313). Zugleich verweist er jedoch auf mehrere Bezüge, die, mit der Kleinstadt verbunden, nicht nur deren Beiträge gegen eine als Bedrohung wahrgenommene Moderne darstellen, sondern vielmehr auch Ansatzpunkte zu ihrer Gestaltung und zur Selbstentfaltung unter

---

cher Klatsch zu werden, je mehr sich auch beim Bauern ein Privatleben entwickelt.« (Hervorh. d. A.)

38 Dass dabei die TV-Serie beides bietet, den Sturm des Bösen und Abseitigen im kleinstädtisch-dörflichen Wasserglas und zur Restitution der Idylle dann auch dessen Beseitigung durch die Polizei, mag diese Einschätzung noch bestärken, zumal sich die Produzenten auch noch schwergetan haben, ein buntes, diverses England der Gegenwart in ihrem rückwärts orientierten Filmkosmos überhaupt zuzulassen. Vgl. Spiegel 11.3.2011.

den Bedingungen einer unverzichtbaren Moderne zu bieten vermochten.[39] Aus heutiger Sicht lassen sich damit vielleicht Verhandlungsmöglichkeiten ansprechen, ebenso Reflexionschancen und sogar Gestaltungs- bzw. Handlungsfelder einer sich aufs Neue konstituierenden Bürgergesellschaft, die ihre Ansatzpunkte und Vorlagen vielleicht auch in den Mustern kleiner Städte finden kann.

Schlussbemerkungen

Für die bürgerliche Gesellschaft seit dem 19. Jahrhundert übernahm die Kleinstadt die Funktion einer Sozialisationsagentur, soweit sie sich in den Rahmen bürgerlicher Kultur einpassen konnte bzw. wollte. Ein möglicher Anknüpfungspunkt und Aktualisierungsversuch bleibt freilich an die weiter zu diskutierende Frage gebunden, ob die Formen, Funktionen und Lebensstile kleinstädtischer Vergesellschaftung noch ein Modell darstellen können, in dem wir leben bzw. leben wollen, und ob sich dieses als Civic Society (Zivilgesellschaft) ausreichend und unter den normativen Ansprüchen des Grundgesetzes umfassend und realistisch genug für alle (die meisten) gestalten lässt. Dies bringt die Rolle eines in Kleinstädten ausdifferenzierten Vereinswesens ebenso in den Blick wie die Bedeutung ehrenamtlicher Tätigkeitsfelder, nicht zuletzt solche infrastrukturellen Notwendigkeiten wie Einzelhandel, Gesundheitsversorgung, Notfallhilfe (Feuerwehr) oder kulturelle Einrichtungen wie Kinos oder Tanzveranstaltungen (Clubs). Die der Kleinstadt immer wieder zugeschriebene »Überschaubarkeit« lässt sich aus subjektiver Perspektive mit den Ansprüchen auf einen kohärenten Lebensentwurf, auf wertgeschätzte Arbeit und soziale Anerkennung, wie sie Richard Sennett als Bedarf und Attraktion beschrieben hat (Sennett 1998: 15–38), verbinden.

Hinzu kommt – und auch dies ist im Modell der Kleinstadt ebenso vorhanden wie ggf. sozial beschränkt, kann also ebenso als Ausgangspunkt und Beispiel dienen wie als Sperre und Ausschlusskriterium in Erscheinung treten –, dass die angesprochenen Sinn-Orientierungen und -Ansprüche eine Abfederung bzw. Grundierung und Gestaltung in sozial ausdifferenzierten Handlungssphären und diese tragenden Institutionalisierungsprozessen brauchen und ggf. auch schaffen können (Honneth 1992: 13–19, 211). Wirtschaft als Ort der Wertschätzung von Können, Recht als Sphäre der Gewährleistung von bürgergesellschaftlicher Achtung und das Haus (Familie, Nachbarschaft) als Erfahrungsfeld persönlicher Wertschätzung und Selbstachtung finden sich in (begrenzter, also überschaubarer) Differenziertheit in der Kleinstadt wieder. Innerhalb der übergreifenden Prozesse unvollständiger Moderne bieten sich die unterschiedlichen Akteure der Kleinstadt (Geschäfte und Ge-

39 »Sie [die Kleinstadt] war ein Ort, an dem sich ein sanfter Widerspruch gegen die Macht der Modernisierung entwickelte […]« (Hüppauf 2005: 314).

werke, Institutionen und Vereine, Individuen und diverse Formen des Zusammenlebens, formelle und informelle soziale Vergemeinschaftung) immer wieder als Bausteine und Kraftfelder, freilich auch als Widerlager und Stör-/Spreng-Faktoren zivilgesellschaftlicher Interaktion an, zeigen Anlässe, Beispiele und Grenzen eines sozialen Zusammenlebens im Konkreten auf und fordern entsprechende weitere reflexive und gestalterische Leistungen gesellschaftlicher Akteure, auch der Gesellschaft im Ganzen.

Als Handlungsfeld und Verhandlungsort der Civic Society bietet die Kleinstadt damit in der ihr eigenen Gemischtheit von politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und individuellen Akteuren und Interessen gerade in ihrer Begrenztheit ein Modell für die Gestaltung und Funktionalität eines Common Ground (vgl. Korff 1976: 217–226), nicht allein der Gleichen, sondern eben auch der als Verschiedene Gleichen, und damit eine Art Rollenmodell und Aushandlungsort für eine pluralistische Gesellschaft – freilich in Beschränkung.

Natürlich zeichnet sich aktuell und in Zukunft kein Weg ab, aufs Neue Kleinstädte zu gründen, zumal diese sich gerade in ihrer Substanz und spezifischen Entfaltung längerer historischer Entwicklungslinien verdanken. Als Folie und Aushandlungsort, Bezugsgröße und Imaginationsraum aber ist dieses Modell vielleicht auch in Großstädten nutzbar – und überall da, wo sich Menschen mehr oder weniger frei dazu entscheiden, miteinander leben zu wollen. In dieser Hinsicht mag die Kleinstadt als Orientierungsgröße für die Gestaltung von Siedlungen und Sozialität in Stadt und Land zumindest weiterhin bedenkenswert erscheinen (vgl. Luckmann 1970b). Als Lebenswelt ist sie – für viele – noch immer vorhanden und als Simulationsraum für die Entwicklung von Programmen und Geschichten, zumal hinsichtlich der Ausbildung und Förderung von personenbezogener und zugleich sozial orientierter Kohärenz, offensichtlich – nicht nur in den Bereichen der Künste, des Films und der Literatur – noch immer attraktiv, vielleicht sogar unverzichtbar.

Literatur

Abrams, M. H. (1953): The Mirror and the Lamp: Romantic Theory and the Critical Tradition. New York: Norton Publishing.

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.) (2019): Kleinstadtforschung. Positionspapier aus der ARL 113. Hannover.

Ascherson, Neal (1987): The lost world of small-town England. In: The Guardian, 8.3.1987, 9.

Bauman, Zygmunt (1992): Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit. Hamburg: Junius.

Baur, Uwe (1978): Dorfgeschichte. Zur Entstehung und gesellschaftlichen Funktion einer literarischen Gattung im Vormärz. München: Fink.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2018): Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale. Informationen zur Raumentwicklung 6/2018. Bonn.

Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Beetz, Stephan (2017): Die kleine Stadt in der großen Moderne – small, slow oder smart? In: Stefan Busse/Kornelia Beer (Hg.), Modernes Leben – Leben in der Moderne. Wiesbaden: Springer VS, 49–63.

Beetz, Stephan (2018): Urbanität in Kleinstädten – eine Frage der Perspektive. In: BBSR (Hg.), Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale. Informationen zur Raumentwicklung 6/2018, 22–25.

Benjamin, Walter (1977): Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts. In: Ders., Illuminationen. Ausgewählte Schriften 1. Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 170–184.

Benne, Christian (2012): Theorie der Kleinstadt. Versuch über, mit und für Keller und Walser. In: Ursula Amrein/Wolfram Groddeck/Karl Wagner (Hg.), Tradition als Provokation. Gottfried Keller und Robert Walser. Zürich: Chronos, 147–168.

Berman, Marshall (1988): All that is Solid Melts into Air. The experience of modernity. London/Toronto: Penguin.

Bloch, Ernst (1977 [1924]): Erbschaft dieser Zeit. Ernst Bloch Gesamtausgabe Bd. 4. Erweiterte Ausgabe. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Braudel, Fernand (2001 [1949]): Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II. Bd. 1. Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft.

Brüggemann, Heinz (1985): »Aber schickt keinen Poeten nach London!« Großstadt und literarische Wahrnehmung im 18. und 19. Jahrhundert. Texte und Interpretationen. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Claessens, Dieter/Claessens, Karin (1979): Kapitalismus als Kultur. Entstehung und Grundlagen der bürgerlichen Gesellschaft. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Delitz, Heike (2019): Gemeinschaft und Gesellschaft. In: Werner Nell/Marc Weiland (Hg.), Dorf. Ein interdisziplinäres Handbuch. Stuttgart: Metzler, 326–337.

Donovan, Josephine (2010) : European Local-Color Literature. National Tales, Dorfgeschichten, Romans Champêtres. New York/London : Continuum Publishing.

Elsaghe, Yahya (2020): Reinheit und Gefährdung. Zur Dekonstruierbarkeit des kleinstädtischen Idylls in Goethes »Hermann und Dorothea«. In: Werner Nell/Marc Weiland (Hg.), Kleinstadtliteratur. Erkundungen eines Imaginationsraums ungleichzeitiger Moderne. Rurale Topografien 8. Bielefeld: transcript, 123–139.

Fuchs, Gotthard/Moltmann, Bernhard/Prigge, Walter (1995) (Hg.): Mythos Metropole. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Geiger, Theodor (1962 [1932]): Formen der Vereinsamung. In: Ders., Arbeiten zur Soziologie. Methode – Moderne Großgesellschaft – Rechtssoziologie – Ideologiekritik. Neuwied/Berlin: Luchterhand, 260–292.
Giddens, Anthony (1995): Konsequenzen der Moderne. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
Glaser, Hermann (1964): Spießer-Ideologie. Von der Zerstörung des deutschen Geistes im 19. und 20. Jahrhundert. Freiburg i. B.: Rombach.
Glaser, Hermann (1969): Kleinstadt-Ideologie. Zwischen Furchenglück und Sphärenflug. Freiburg i. B.: Rombach.
Gräf, Holger Th. (2004): »Small Towns, large Implications?« Bemerkungen zur Konjunktur in der historischen Kleinstadtforschung. In: Peter Johanek/Franz-Joseph Post (Hg.), Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff. Köln u.a.: Böhlau, 145–158.
Hannemann, Christine (2002): Die Herausbildung räumlicher Differenzierungen – Kleinstädte in der Stadtforschung. In: Martina Löw (Hg.), Differenzierungen des Städtischen. Opladen: Leske + Budrich, 265–278.
Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1970): Phänomenologie des Geistes. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
Honneth, Axel (1992): Kampf um Anerkennung. Zur moralischen Grammatik sozialer Konflikte. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
Hüppauf, Bernd (2005): Die Kleinstadt. In: Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hg.), Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt a.M./New York: Campus, 303–315.
Joho, Katja (2018): Die Kleinstadt wird wieder geliebt. In: Wirtschaftswoche, 16.8.2018. https://www.wiwo.de/politik/deutschland/landlust-statt-landflucht-die-kleinstadt-wird-wieder-geliebt/22918660.html (letzter Zugriff am 26.5.2021).
Kolb, Annette (2007): Die Kleinstadt auf dem Weg in die Moderne. In: Pro-Regio-Online. Zeitschrift für den ländlichen Raum 4/2007, 12–132.
Korff, Helga (1976): Die amerikanische Kleinstadt. Untersuchungen von literarischen und soziologischen Darstellungen der Kleistadt in den Zwanziger Jahren. Frankfurt a.M./Bern: Peter Lang.
Kracauer, Siegfried (1987): Straßen in Berlin und anderswo. Berlin: Das Arsenal.
Kreichauf, René (2012): Kleinstadt und Zuwanderung. Zur Theorie und Empirie ethnischer Segregation in kleinen Städten. Berlin: TU Universitätsverlag.
Lindner, Rolf (1990): Die Entdeckung der Stadtkultur. Soziologie aus der Erfahrung der Reportage. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
Luckmann, Benita (1970a): The Small Life-Worlds of Modern Man. In: Social Research 37/4, 580–596.
Luckmann, Benita (1970b): Politik in einer deutschen Kleinstadt. Stuttgart: Enke.
Manow, Philip (2018): Die politische Ökonomie des Populismus. Berlin: Suhrkamp
Mecklenburg, Norbert (1982): Erzählte Provinz. Regionalismus und Moderne im Roman. Königstein/Ts.: Athenäum.

Minder, Robert (1992 [1952]): Lesebuch als Explosionsstoff. Dargestellt an französischen und deutschen Beispielen. In: Ders., Die Entdeckung deutscher Mentalität. Essays. Leipzig: Reclam, 156–170.

Nell, Werner (2020): Überschaubare Nachbarschaft? Religion, Macht und Sexualität in der Kleinstadt. Eine Adoleszenz-Erzählung von Heinrich Böll mit einem Blick auf Philip Roth. In: Ders./Marc Weiland (Hg.), Kleinstadtliteratur. Erkundungen eines Imaginationsraums ungleichzeitiger Moderne. Bielefeld: transcript, 347–371.

Nell, Werner/Weiland, Marc (Hg.) (2019): Dorf. Ein interdisziplinäres Handbuch. Stuttgart: J.B. Metzler.

Nell, Werner/Weiland, Marc (Hg.) (2020): Die erzählte Kleinstadt. Eine von der Forschung übersehene Größe? Themen, Texte, Zugänge. In: Dies. (Hg.), Kleinstadtliteratur. Erkundungen eines Imaginationsraums ungleichzeitiger Moderne. Bielefeld: transcript, 9–57.

Nowak, Christiane (2013): Menschen, Märkte, Möglichkeiten. Der Topos der Kleinstadt in deutschen Romanen zwischen 1900 und 1933. Bielefeld: Aisthesis.

Porsche, Lars/Milbert, Antonia (2018): Kleinstädte in Deutschland. In: BBSR (Hg.), Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale. Informationen zur Raumentwicklung 6/2018, 4–21.

Pro-Regio-Online (2004): Die vernachlässigten Kleinstädte. Der vergessene Teil des Ländlichen Raumes – Teil 1: Kleinstadt-Bilder. Kleine Sozialgeschichte der ländlichen Kleinstadt von 1945–2000. Heft 2/2004. www.pro-regio-online.de/downloads/klein1.pdf (letzter Zugriff am 12.9.2021).

Reckwitz, Andreas (2017): Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne. Berlin: Suhrkamp.

Reulecke, Jürgen/Zimmermann, Clemens (2002): Zwölf Bemerkungen zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1/2002, 62–69.

Rosa, Hartmut (2012): Modernisierung als soziale Beschleunigung. Kontinuierliche Steigerungsdynamik und kulturelle Diskontinuität. In: Ders., Weltbeziehungen im Zeitalter der Beschleunigung. Umrisse einer neuen Gesellschaftskritik. Berlin: Suhrkamp, 185–223.

Rosa, Hartmut (2019): Resonanz. Eine Soziologie der Weltbeziehung. Berlin: Suhrkamp.

Scherpe, Klaus R. (1988): Die Unwirklichkeit der Städte. Großstadtdarstellungen zwischen Moderne und Postmoderne. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Schlögel, Karl (1988): Jenseits des großen Oktober. Das Laboratorium der Moderne. Petersburg 1909–1921. Berlin: Siedler.

Schmidt-Lauber, Brigitta (2010): Urbanes Leben in der Mittelstadt. Kulturwissenschaftliche Annäherungen an ein interdisziplinäres Forschungsfeld. In: Dies.

(Hg.), Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole. Frankfurt a.M.: Campus, 11–36.
Schürholz, Peter (2018): Lebensstile und die Produktion von Stadträumen. Dissertation. Universität Augsburg. https://d-nb.info/1155097742/34 (letzter Zugriff am 12.9.2021).
Sennett, Richard (1998): Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus. Berlin: Berlin Verlag.
Sennett, Richard (2012): Zusammenarbeit. Was unsere Gesellschaft zusammenhält. Berlin: Hanser.
Simmel, Georg (1984 [1903]): Die Großstädte und das Geistesleben. In: Ders., Das Individuum und die Freiheit. Essais. Berlin: Wagenbach, 192–204.
Simmel, Georg (1968 [1908]): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Berlin: Duncker & Humblot.
Spiegel, Der (2011): Kein Multikulti bei »Inspector Barnaby«. Produzent wegen Diskriminierung suspendiert. In: Der Spiegel, 11.3.2011. https://www.spiegel.de/kultur/tv/kein-multikulti-bei-inspektor-barnaby-produzent-wegen-diskriminierung-suspendiert-a-751108.html (letzter Zugriff am 25.5.2021).
Streeck, Wolfgang (2021): Zwischen Globalismus und Demokratie. Politische Ökonomie im ausgehenden Neoliberalismus. Berlin: Suhrkamp.
SVR – Sachverständigenrat für Integration und Migration (2017): Wie gelingt Integration? Asylsuchende über ihre Lebenslagen und Teilhabeperspektiven in Deutschland. Studie des SVR-Forschungsbereichs 2017-4, Berlin.
Tenbruck, Friedrich H. (1986): Bürgerliche Kultur. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Sonderheft 27: Kultur und Gesellschaft. Opladen: Westdeutscher Verlag, 263–285.
Tönnies, Ferdinand (1991 [1887]): Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie. Darmstadt: WBG.
Twellmann, Marcus (2019): Dorfgeschichten. Wie die Welt zur Literatur kommt. Göttingen: Wallstein.
Ueding, Gert (1987): Klassik und Romantik. Deutsche Literatur im Zeitalter der Französischen Revolution 1789–1815. München/Wien: Hanser.
Wagner, Peter (1995): Soziologie der Moderne. Freiheit und Disziplin. Frankfurt a.M./New York 1995.
Wagner, Peter (2008): Modernity as Experience and Interpretation. A New Sociology of Modernity. Cambridge, UK: Polity Press.
Wagner, Peter (2012): Modernity. Understanding the Present. Cambridge, UK: Polity Press.
Wagner, Peter (2013): Sukzessive Modernen und die Idee des Fortschritts. In: Ulrich Willems/Detlef Pollack/Helene Basu/Thomas Gutmann/Ulrike Spohn (Hg.), Moderne und Religion. Kontroversen um Modernität und Säkularisierung. Bielefeld: transcript, 143–181.

Wiegandt, Claus-Christian/Krajewski, Christian (2020): Einblicke in ländliche Räume in Deutschland – zwischen Prosperität und Peripherisierung. In: Dies. (Hg.), Land in Sicht. Ländliche Räume in Deutschland zwischen Prosperität und Peripherisierung. Bonn: BPolB, 12–31.

Zellweger, Rudolf (1978 [1941]) : Les Débuts du Roman Rustique. Suisse – Allemagne – France, 1936–1856. Genf : Slatkine Reprints.

Zimmermann, Clemens (1999): Die kleinen Städte auf dem Weg in die Moderne. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2, 5–11.

Zimmermann, Clemens (2003): Die Kleinstadt in der Moderne. In: Ders. (Hg.), Kleinstadt in der Moderne. Ostfildern: Thorbecke, 9–27.

Planetare Kleinstadt

Perspektiven für eine multiskalare und nicht-stadtzentrierte Kleinstadtforschung

Hannes Langguth

»One thing a planetary view of everyday practices can help reveal is how particular small-scale ideas and behaviors are outcomes of global urban processes rather than local quirks, reactions against cities as places, or timeless, natural associations.«
(Angelo/Goh 2020: 8)

Disziplinäre Reflexion

Aus der Perspektive der kritischen Stadt- und Regionalforschung verstehe ich Kleinstädte und ihre alltäglichen Lebenswelten als spezifisch lokal-räumliche Artikulationen, die sich dynamisch im Kontext weltweiter gesellschaftlicher, ökonomischer und ökologischer Transformationsprozesse fortlaufend (re)konfigurieren. Entgegen tradierter Konzepte und Vorstellungen der Kleinstadt als eine sich gegenüber ländlichen und (groß-)städtischen Untersuchungsräumen funktional-räumlich abgrenzende Einheit nähere ich mich dem kleinstädtischen Kontext insbesondere vor dem Hintergrund eines spannungsgeladenen, teils widersprüchlichen und sich zeitlich als auch räumlich überlagernden Beziehungsgeflechts multipler Geografien, Lebenswelten, Orten und Institutionen, das sich über Maßstabsebenen hinweg spannt. Dabei manifestieren sich die Wirkkräfte dieses Geflechts nicht nur im spezifisch Kleinstädtischen, sondern werden vice versa ebenso durch dessen gelebte sozial-räumliche Beziehungen konstituiert und geformt. Mit meinem Beitrag ziele ich darauf ab, einen geeigneten theoretisch-konzeptionellen Untersuchungsrahmen für die interdisziplinäre Kleinstadtforschung zu skizzieren, der ebendiesem wechselseitigen Beziehungs- und Abhängigkeitsverhältnis zwischen lokal-räumlicher Artikulation und globaler Vernetzung gerecht wird und gleichzeitig eine

situative und raumsensible Annäherung an das spezifisch Kleinstädtische befördert. Hierzu beziehe ich mich auf die in der internationalen kritischen Stadttheorie im Laufe der vergangenen Jahre viel und in Teilen kontrovers debattierte These einer planetaren Urbanisierung, um die ihr inhärenten und bisher kaum gehobenen Qualitäten eines multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Untersuchungsrahmens für die Kleinstadtforschung produktiv zu machen. Neben der Neuverwurzelung der These mit ihrem revolutionären Geist im Sinne einer emanzipatorischen urbanen Praxis als auch der theoretisch-konzeptionellen Weiterentwicklung mithilfe raumsensibler Ansätze feministischer Positionen greife ich hierfür zudem auf meine eigene empirische Forschungsarbeit zur ostdeutschen Kleinstadtentwicklung im globalen Gefüge chinesischer Auslandsdirektinvestitionen zurück.

1. Einführung: Von Suchenden, die einander (noch) nicht gefunden haben

Aus der Perspektive der internationalen und interdisziplinären Stadt- und Regionalforschung, zu der ich mich zähle, ist die Auseinandersetzung mit der deutschen Kleinstadt ein ambivalentes Unterfangen. Auf der einen Seite steht die verhältnismäßig junge Entwicklung der deutschsprachigen Kleinstadtforschung. Trotz zahlreicher empirischer Arbeiten, insbesondere im Zuge der in den 1990er-Jahren beginnenden politischen Aufmerksamkeit für strukturschwache und periphere Regionen sowie der in diesem Zusammenhang diskutierten Schrumpfungsproblematik vor allem in Bezug auf die neuen Bundesländer (z.B. Keim 2001; Hannemann/Kabisch/Weiske 2002; Schröer/Vogler/Lang 2003; Hannemann 2004; Oswalt 2005), werden Arbeiten zu kleinstädtischen Kontexten innerhalb der Stadt- und Regionalforschung als auch in den Planungswissenschaften bisher nur wenig rezipiert und verharren in einer »systematische[n] Aufmerksamkeitslücke« (Porsche/Steinführer/Sondermann 2019: 52). Die Gründe hierfür sind vielfältig. Neben fehlenden systematischen und vergleichenden Forschungsansätzen, überwiegend thematisch und räumlich begrenzten Einzelfallstudien sowie unzureichender Erhebung von kleinstadtspezifischen Daten durch örtliche Verwaltungen ist es insbesondere die Fokussierung auf entweder ›(groß-)städtische‹ oder ›ländliche‹ Raumkategorien innerhalb der deutschen als auch internationalen Stadt- und Regionalforschung, die noch immer zu einer Marginalisierung der Auseinandersetzung mit Kleinstädten führt.

Jüngere Initiativen[1] zielen darauf ab, dies zu ändern, indem sie Kleinstädte nicht nur in den Mittelpunkt ihrer Forschungsarbeiten stellen, sondern deren

1 Hierzu zählen u.a. die Ad-hoc-Arbeitsgruppe Kleinstadtforschung der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL), der Schwerpunktbereich »Kleinstädte in

Rolle auch in anwendungsorientierten Handlungsfeldern an der Schnittstelle von Planung, Zivilgesellschaft und Politik stärken. Diese Entwicklung ist vielversprechend, gleichzeitig bleibt festzuhalten, dass die Mehrheit der bisherigen Arbeiten in der Kleinstadtforschung die der Disziplin inhärenten und noch immer dominierenden binären Raumkategorien Stadt/Land für die eigene Legitimation und Einordnung innerhalb der Forschungslandschaft zugrunde legt. Die Folge ist, in der Mehrheit der Fälle, ein konzeptioneller und methodologischer Zugang, der sich einem tradierten Raumverständnis entlang typologischer Lage- und Strukturmerkmale annimmt und insbesondere anhand administrativer und funktional-quantitativer Zuschreibungen versucht, das ›spezifisch Kleinstädtische‹, wahlweise in Abgrenzung oder Beziehung zu einem vermeintlich ›(Groß-)Städtischen‹ oder ›Ländlichen‹, auszumachen. Diese Lesart der Kleinstadt folgt nach wie vor dem einflussreichen Impetus der Chicago School und bezieht sich in der Regel auf quantitative Forschungsansätze, deren Kleinstadtdefinition auf die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Bebauungsdichte sowie die Anzahl der Einwohner_innen, Stadtteile oder Versorgungseinrichtungen gründet. Ein solcher Blick hat nicht nur stets eine defizitäre Perspektive auf kleinstädtische Funktionsmerkmale zur Folge, sondern läuft darüber hinaus Gefahr, auch innerhalb der Kleinstadtforschung einen »methodological cityism« (Angelo/Wachsmuth 2015) zu reproduzieren: einen überwiegend analytischen, empirischen und epistemologischen Fokus auf die traditionellen Formen und Definitionen des (Klein-)Städtischen, unter Ausschluss anderer, multiskalarer Wechselbeziehungen und Abhängigkeiten erweiterter Urbanisierungsprozesse. Um dieser Gefahr eines analytischen (Klein-)Stadt-Fetischismus in der Kleinstadtforschung entgegenzuwirken, bedarf es eines Untersuchungsansatzes, der in der Lage ist, die spezifischen Konstellationen lokal-räumlicher Kleinstadtentwicklungen stets als ein sich wechselseitig bedingendes, dynamisches Produkt politischer, ökonomischer, gesellschaftlicher und ökologischer Prozesse über Maßstabsebenen hinweg zu analysieren. Das jüngst veröffentlichte Kleinstadtkompendium des Ad-hoc-Arbeitskreises der ARL macht auf Grundlage einer umfangreichen Bestandsaufnahme deutschsprachiger Arbeiten in der Kleinstadtforschung unter anderem auf diese Problemstellung aufmerksam und fordert folgerichtig neue inter- und transdisziplinäre Forschungsansätze ein, die die Heterogenität, Komplexität, Vielschichtigkeit und Nicht-Linearität von kleinstädtischen Entwicklungspfaden und Alltagswelten sowohl theoretisch und konzeptionell als auch methodologisch adressieren und darüber hinaus einen Bezug zu neueren raumwissenschaftlichen Theoriediskussionen, auch und insbesondere aus der internationalen Forschungslandschaft, herstellen (Steinführer/Porsche/Sondermann 2021: 333).

Deutschland« des BMI oder das dieser Publikation zugrunde liegende Forschungsprojekt »HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF)« der BTU Cottbus.

Der vorliegende Beitrag setzt hier an. Die Suche nach neuen Untersuchungs- und Theorieansätzen der momentan in einer Aufmerksamkeitslücke verharrenden und sich insbesondere auf funktional-quantitative Untersuchungen beschränkenden Kleinstadtforschung möchte ich in der Folge mit einer anderen Suche aus der internationalen Stadt- und Regionalforschung verbinden. Nämlich die Suche nach der Zukunft für die in den vergangenen Jahren viel und kontrovers debattierte These einer planetaren Urbanisierung (Lefebvre 2003 [1970]; Brenner/Schmid 2014, 2015). Indem ich die beiden Suchenden, die bisher einander (noch) nicht gefunden haben, miteinander in Verbindung setze, ziele ich darauf ab, der deutschsprachigen Kleinstadtforschung neue theoretisch-konzeptionelle und methodologische Impulse an die Hand zu geben. Zugleich möchte ich die bisher vorwiegend auf großmaßstäbliche Zusammenhänge fokussierende und als abstrakte Metatheorie diskutierte These der planetaren Urbanisierung mithilfe des empirischen Forschungsgegenstands Kleinstadt lokal-räumlich produktiv und damit anhand realer Lebenswelten different greifbar machen. Mit diesem Vorhaben adressiere ich, was als »überraschende methodologische Distanz« (Steinführer/Porsche/Sondermann 2021: 18) zwischen den in der Kleinstadtforschung dominierenden Ansätzen einer administrativen und funktional-quantitativen Bestimmung der Kleinstadt sowie den in der neueren (internationalen) Stadt- und Regionalforschung verbreiteten sozial-konstruktivistischen Forschungszugängen festgestellt wird.

Ich bin davon überzeugt, dass die Schließung dieser Distanz notwendig ist, um sowohl in Wissenschaft und Praxis als auch in der Politik spezifische Kleinstadtentwicklungen jenseits messbarer Funktionalität und Morphologie vor Ort, vor allem im Gefüge ihrer multiplen Beziehungen und Abhängigkeiten zu anderen Geografien, Lebenswelten, Orten und Institutionen weltweit analysieren, bewerten und nachhaltig gestalten zu können. Vordergründig braucht es hierzu einen geeigneten Untersuchungsansatz, der kleinstädtische Entwicklungspfade auf Basis einer multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Perspektive betrachtet, die der planetaren Urbanisierungsthese inhärent ist. Eine solche Perspektive ist dringend notwendig, um die anhaltende Verengung auf tradierte Raumkategorien und Vorstellungen des ›Städtischen‹ innerhalb der deutschen Kleinstadtforschung aufzuweichen, gleichzeitig einen produktiven Untersuchungsansatz zu skizzieren, der den sich zeitlich und räumlich überlagernden Beziehungen des kleinstädtischen Forschungskontexts als Raum gelebter und multipler Alltagserfahrungen in einer weitreichend globalisierten Welt gerecht wird.

Ziel meines Beitrags ist es, die der These einer planetaren Urbanisierung inhärente Qualität eines multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Untersuchungsansatzes für die deutschsprachige Kleinstadtforschung herauszuarbeiten. Hierzu gehe ich im zweiten Teil zunächst auf die vielstimmigen Kritiken ein, die in den vergangenen Jahren an der planetaren Urbanisierung vorgebracht wurden. Dieser Rückblick wird die wesentlichen Fehlstellen, aber auch Reduktionen und Missver-

ständnisse gegenüber der planetaren Urbanisierungsthese aufzeigen. Im dritten Teil werde ich dann auf wesentliche Kritikpunkte als auch Bedeutungsebenen der planetaren Urbanisierung eingehen, um diese anhand meiner eigenen Forschungsarbeit zu Kleinstadtentwicklungen in Ostdeutschland für die Kleinstadtforschung produktiv zu machen. Dabei soll die Herausarbeitung eines multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Untersuchungsansatzes für die Kleinstadtforschung im Mittelpunkt stehen, dessen mögliche Anwendungsperspektiven ich in einem letzten, zusammenfassenden Teil aufzeigen werde.

2. Die unbestimmte Zukunft der planetaren Urbanisierung

Die These der *planetaren Urbanisierung* (Lefebvre 2003 [1970]; Brenner/Schmid 2014, 2015) ist der Aufruf zu einem radikalen Umdenken von bestehenden (westlichen) Konzepten und Kartografien des Urbanen. Anlass und Notwendigkeit eines solchen Umdenkens sind die sich immer stärker ausdehnenden Verstädterungsprozesse und die damit verbundenen Herausforderungen, mit denen sich die internationale Stadt- und Regionalforschung als auch die angewandten Planungsdisziplinen und Politikbereiche konfrontiert sehen. Vor diesem Hintergrund reiht sich die planetare Urbanisierungsthese in jüngste Forderungen und Debatten der *Critical Urban Studies* ein, die darauf abzielen, die neuen Maßstäblichkeiten und multiskalaren Dimensionen globaler Verstädterungsprozesse, sich damit verändernde staatliche Governance-Strukturen, ungleiche regionale Entwicklungen als auch die multiplen Klima- und Umweltschäden jenseits unseres tradierten Verständnisses von Urbanisierung und Urbanität zu untersuchen (Brenner 2004; Brenner/Elden 2009; Merrifield 2013; Kanai 2014; Angelo/Wachsmuth 2015; Arboleda 2020). Urbanisierung, so die These, kann nicht länger ausschließlich in Bezug auf das Wachstum städtischer Bevölkerungen und die Ausdehnung morphologischer Formen der ›Stadt‹ gelesen werden, sondern hat darüber hinaus längst ein weltumspannendes, gar planetares Ausmaß angenommen. Dieses Ausmaß lässt sich insbesondere anhand von multiplen, multiskalaren, materiellen und nicht-materiellen Metabolismen charakterisieren, die nach Henri Lefebvre die »in sich verschlungenen Venen und Arterien einer vollständig verstädterten Gesellschaft« (2016: 121, Übers. d. A.) charakterisieren. In der Folge verliert die Stadt ihr konstitutives Außen, ist also nicht länger über rein morphologische Strukturen und Indikatoren wie Dichte, Bevölkerung und Nähe zu lesen. Urbanisierung dehnt sich damit prozessual in nicht-städtische Gebiete aus und setzt schließlich Orte, Regionen und Institutionen weltweit über unterschiedliche Maßstabsebenen und Zeitlichkeiten hinweg in Verbindung. Denken wir beispielsweise an den extensiven Extraktivismus von Rohstoffen oder die fundamentalen Klima- und Umweltschäden, die das weltweite ökonomische und städtische Wachstum bedingen, dann können

Urbanisierungsprozesse nicht länger ohne die sich zeitlich-räumlich überlagernden und multiskalaren Beziehungen zwischen urbanen Zentren und der immer ausgedehnteren »Operationalisierung von Landschaften« (Brenner/Katsikis 2020, Übers. d. A.) verstanden werden. Selbst Ozeane, Wüsten, Regenwälder oder andere Gebiete und Territorien weit jenseits dessen, was wir gewohnt sind mit tradierten Bildern und Konzepten von Mensch/Natur, Zentrum/Peripherie oder Stadt/Land beschreibbar zu machen, sind unter Verwendung dieser Brille als längst unabdingbare Bestandteile weltweiter Verstädterungsprozesse zu verstehen. In der Folge müssen diese auch in Planungs- und Gestaltungsprozessen des (Klein-)Städtischen berücksichtigt und in sie einbezogen werden.

Eine solche Lesart von Urbanisierung, so die Vertreter_innen der These, würde nicht nur die Perspektive auf die über Geografien, Orte, Maßstabsebenen, Sektoren sowie Institutionen hinweg wirkenden strukturellen Beziehungen und Abhängigkeiten ortsspezifischer Entwicklungen im Kontext weltumspannender kapitalistischer Urbanisierungsprozesse öffnen, sondern darüber hinaus auch den Blick auf die konkreten politisch-ökonomischen Bedingungen und eingeschriebenen Machtbeziehungen lokal-räumlicher Ausformulierungen global wirkender Urbanisierungsprozesse schärfen. Vor diesem Hintergrund sind insbesondere auch Kleinstädte nicht länger als abzugrenzende räumlich-funktionale Einheiten, sondern als urbane Gefüge zu verstehen, die sich durch sozial-räumliche Beziehungen und Metabolismen über Maßstabsebenen und Orte hinweg lokal-räumlich konstituieren.

Die Kritiken, die in den vergangenen Jahren an dieser These einer planetaren Urbanisierung aus der internationalen Kolleg_innenschaft der interdisziplinären Stadt- und Regionalforschung heraus geübt wurden, wiegen derweil schwer. Hillary Angelo und Kian Goh (2020) gehen diesen detailliert und systematisch nach. In der Folge lassen sich schließlich drei wesentliche, in Teilen miteinander verwobene Stränge kritischer Stimmen identifizieren. Ein erstes Lager, das die Mehrheit der Kritiken ausmacht, stützt sich insbesondere auf empirische Forschungsarbeiten, die in den allermeisten Fällen aus vergleichender und postkolonialer Perspektive die ortsspezifischen Unterschiedlichkeiten urbaner Gefüge und deren spezifische Alltagswelten, besonders in Regionen des globalen Südens, herausarbeiten (z.B. Peake 2016; Khatam/Haas 2018; O'Callaghan 2018). In der Folge verwenden diese Arbeiten ihre vielfältigen empirischen Funde als Argument dafür, dass die These einer planetaren Urbanisierung insbesondere aufgrund ihres großmaßstäblichen Untersuchungsansatzes als auch wegen ihres vordergründigen Verständnisses von Urbanisierung als Produkt eines globalisierten Kapitalismus eine stark abstrahierende und verallgemeinernde Metatheorie mit Universalitätsanspruch darstelle. Damit beziehen sich diese Stimmen auf eine vermeintlich totalitäre Lesart, die globale Urbanisierungsprozesse als überall gleich beschreibe und »die vorgibt, uns zu sagen, dass das Städtische von nun an die planetarische Bedingung ist, unter Aus-

schluss der Agrarfrage, des Ländlichen, der Landschaft, der Wildnis, all ihrer Geschichten, all ihrer Geografien, all dieses Lebens« (Peake 2016: 2–3, Übers. d. A.). Damit sei das Konzept der planetaren Urbanisierung schließlich ungeeignet und blind für die vielfältigen, situativen und lokal-räumlichen Ausprägungen und Lebenswelten des Urbanen inklusive ihrer jeweiligen historischen und kulturellen Kontexte (vgl. O'Callaghan 2018: 434). Indem diese Kritiken ihre spezifisch lokal-räumlichen Untersuchungen regelrecht als Gegenentwurf einer vermeintlich als ›universell‹ bezeichneten Theorie der planetaren Urbanisierung mobilmachen, werfen sie nicht nur die drängende Frage auf, inwieweit ihre Arbeiten größere geografische Maßstäbe und Wechselbeziehungen als auch global wirkende ökonomische und politische Strukturen tatsächlich adressieren, sondern zielen darüber hinaus auch an einem der grundlegenden Anliegen der planetaren Urbanisierungsthese vorbei. Nämlich dem Ziel, einen theoretisch-konzeptionellen Rahmen zu schaffen, der es ermöglicht, eben genau diese situativ lokal-räumlichen Gefüge des Urbanen als konkrete und sich unterscheidende Produkte global verknüpfter und multiskalar wirkender Urbanisierungsprozesse greifbar zu machen. Der planetaren Urbanisierungsthese geht es also nicht darum, Differenzen zu übersehen oder gleichzumachen, wie in einer Vielzahl der empirischen Kritiken behauptet wird. Vielmehr ist ihr grundlegendes Anliegen, Differenzen sicht- und brauchbar dafür zu machen, die politisch-ökonomischen Bedingungen für die sich teils entgegenwirkenden und multiskalar überlagernden ungleichen Entwicklungen von Orten, Territorien und Regionen herausarbeiten zu können. Dies birgt schließlich das Potenzial und die Voraussetzung einer – ganz im Sinne der Lefebvre'schen Bedeutung der These – Politisierung und Überwindung ebendieser strukturellen Bedingungen. Ich komme an späterer Stelle auf diese Bedeutungsebene zurück, um schließlich das emanzipatorische und revolutionäre Potenzial eines multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Untersuchungsansatzes, der der planetaren Urbanisierungsthese innewohnt, für die deutschsprachige Kleinstadtforschung aufzuzeigen.

Eine zweite Gruppe der Kritiken richtet sich vordergründig an die Positionalität der insbesondere männlich-weißen Autoren innerhalb der westlichen Wissenschaftscommunity, die vornehmlich die erkenntnistheoretischen Ableitungen der planetaren Urbanisierung und ihrer Diskurse in der internationalen Stadt- und Regionalforschung dominieren (vgl. Peake 2016; Derickson 2018; Oswin 2018; Katz 2021). Diese Gruppe argumentiert, dass einerseits die privilegierte Stellung, aus der heraus die Autoren als renommierte Wissenschaftler in der akademischen Welt sprechen, die Strukturen ungleicher Wissensproduktion, insbesondere zwischen Wissenschaftler_innen des globalen Nordens und Südens, reproduzieren und verfestigen. Zum anderen, dass die immer wieder als abstrahierende und allgemeingültig gelesene These den Ausschluss und die Marginalisierung feministischer als auch LGBTQI+-Perspektiven sowohl innerhalb der Wissenschaftslandschaft als auch der alltäglichen Produktion von urbanen Räumen fortschreibt und mani-

festiert. Für Natalie Oswin nutzt die Theorie der planetaren Urbanisierung daher weniger als Erklärung, dass es »in der urbanen Welt kein *Außen* mehr gibt« (Brenner 2014: 751, Übers. d. A., Herv. i. O.), sondern dient vielmehr als Beweis dafür, dass durch den vermeintlich universellen Anspruch der Theorie, sowohl in Bezug auf ihren Inhalt als auch ihre Repräsentation, »die Existenz der vielen Außen[seiter_innen] in der kritischen Stadttheorie hervorgehoben und verstetigt wird« (Oswin 2018: 542, Übers. d. A.).

Diese Kritik, wie sie Natalie Oswin und andere Kolleg_innen formulieren, zielt zwar, ebenso wie die zuvor benannten Kritiken, an dem eigentlichen konzeptionell-inhaltlichen Anliegen der planetaren Urbanisierungsthese vorbei. Darüber hinaus verkennt sie, dass es auch Positionen marginalisierter Personengruppen sind, die an der Entwicklung großmaßstäblicher Theorien arbeiten. Gleichzeitig stellt die Kritik jedoch die politische Forderung zur Öffnung akademischer Räume für eine vielstimmige und egalitäre Wissenschaft auf und ist damit ein fundamental wichtiges Korrektiv in der aktuellen Debatte. Obwohl Neil Brenner als Reaktion auf diese Kritik für einen »engagierten Pluralismus« (2018) zur Öffnung produktiver Möglichkeitsräume wirbt, der eine kritische Debatte zwischen unterschiedlichen Positionalisierungen in der Wissenschaft eröffnen soll, bleibt festzuhalten, dass die planetare Urbanisierungsthese zentrale feministische Positionen der kritischen Stadt- und Regionalforschung schlicht übersieht. Auch auf diesen Punkt komme ich in meinen späteren Ausführungen zurück, da eine gezielte Verbindung mit ebendiesen verkannten Positionen die insbesondere orts- und raumsensible als auch multiskalare Untersuchungsperspektive der planetaren Urbanisierungsthese deutlich macht.

Ein weiterer wesentlicher Strang der Kritiken an der planetaren Urbanisierungsthese zielt auf ihre theoretisch-konzeptionelle Weiterentwicklung ab und versucht insbesondere die auf Henri Lefebvre zurückzuführenden Aspekte und Begrifflichkeiten der ›Differenz‹ und des ›alltäglichen Lebens‹ *(everyday life)* herauszuarbeiten und zu stärken (vgl. Buckley/Strauss 2016; Angelo/Goh 2020). Schließlich soll so die kritisierte ›Blindheit‹ der planetaren Urbanisierungsthese überwunden und die ortsspezifische Wirkung global verknüpfter Urbanisierungsprozesse in Form lokal-räumlich spezifischer Gefüge und ihrer urbanen Lebenswelten aufgezeigt werden. Darüber hinaus versuchen andere Positionen den primär (post-)marxistischen Ansatz der planetaren Urbanisierung aufzuweichen, um die Dominanz ihrer politisch-ökonomischen Lesart global ungleich wirkender Urbanisierungsprozesse mithilfe von intersektionalen Analysen gesellschaftlich eingeschriebener Machtbeziehungen, etwa im Zusammenhang von Rassismus, Kolonialismus, Nationalismus, Klasse oder patriarchalen Strukturen, zu erweitern (Kipfer 2018; Oswin 2018). Achille Mbembe und Sarah Balakrishnan (2016) skizzieren in diesem Zusammenhang die Vision eines neuen Afropolitanismus, der planetar wirkenden Prozessen eines fortdauernden Kolonialismus westlicher Länder durch die Neupositionierung afrikanischer Kulturen und Perspektiven in

der Welt entgegenwirkt und so auf einen panafrikanischen Zusammenschluss zur Einschränkung imperialistischer Strukturen und Werte abzielt.

Ich denke, dass mit der hier angeführten Übersicht mehr als deutlich wird, dass das Feld der Kritiken an der planetaren Urbanisierungsthese im Laufe der vergangenen Jahre vielstimmig und weit gestreut ist und insbesondere in Bezug auf ihren fehlenden Pluralismus und ihre theoretisch-konzeptionelle Reduktion des Planetaren deutlich wird. Es stellt sich damit die Frage nach der Zukunft der These einer planetaren Urbanisierung. Ist der vielversprechend gestartete Aufruf nach einem radikalen Umdenken tradierter Konzepte und Kartografien des Urbanen in der Krise oder gelingt es, diesem auf Dauer gerecht zu werden? Wie kann ein solch ambitioniertes Projekt in der konkreten Untersuchung und Arbeit mit spezifisch lokalräumlichen Konstellationen des Urbanen tatsächlich produktiv gemacht und empirisch unterlegt werden? Und wie kann dem ausschließenden Gestus der These gezielt entgegengewirkt und eine Vielstimmigkeit sowohl urbaner Lebenswelten als auch wissenschaftlicher Positionen gefördert werden?

In der Anwendung und Weiterentwicklung der planetaren Urbanisierungsthese aus der relativ jungen Disziplin der Kleinstadtforschung heraus sehe ich die Chance, zumindest Teile dieser Fragen zu beantworten, um gleichzeitig geeignete theoretisch-konzeptionelle und methodologische Ansätze für die zukünftige Untersuchung, Planung und Gestaltung von Kleinstädten zu entwickeln. Um diesem Ziel näherzukommen, möchte ich in der Folge auf zwei Kritikfelder näher eingehen, mit denen ich mich durch meine eigene Positionierung zwischen Kleinstadtforschung und der internationalen Stadt- und Regionalforschung besonders verbunden fühle, um dadurch die Bedeutung der planetaren Urbanisierungsthese auch für die Kleinstadtforschung herauszuarbeiten. Dies betrifft (1) die politische Forderung nach einer vielstimmigeren, pluralen und egalitären Wissensproduktion im Zusammenhang mit der These der planetaren Urbanisierung und (2) deren theoretisch-konzeptionelle Weiterentwicklung insbesondere in Bezug auf die Hervorhebung ihrer durch Henri Lefebvre geprägten Bedeutungsebenen. Durch die Verbindung mit zentralen feministischen Positionen und eine Art ›Neuverwurzelung‹ der These mit ihrem revolutionären Geist möchte ich in der Folge schließlich insbesondere die multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Analyseebenen, die der planetaren Urbanisierungsthese inhärent sind, stärken. Schließlich soll hierdurch ein stärkerer raum- und ortssensibler Untersuchungsansatz für die deutschsprachige Kleinstadtforschung herausgearbeitet werden, der gleichzeitig die multiplen und multiskalaren Wechselbeziehungen der alltäglichen Raumentwicklungen kleinstädtischer Kontexte in den Blick nimmt.

3. Die Neuausrichtung der planetaren Urbanisierungsthese in der Kleinstadtforschung

Vor dem Hintergrund der zuvor aufgeführten Kritiken an der These der planetaren Urbanisierung, den immer wieder auftretenden begrifflichen Missverständnissen sowie der konzeptionellen Reduktion zahlreicher Kritiker_innen weist Roger Keil zu recht darauf hin, dass es notwendig sei, »die planetarische Urbanisierung, die nun Gefahr läuft, zu einer leeren Hülle für akademische Debatten zu werden […], aus dem Elfenbeinturm zu befreien und sie auf die Straße zu bringen« (2018: 1591, Übers. d. A.). Damit fordert er nichts Geringeres, als dem Konzept seinen ›revolutionären Geist‹ zurückzuführen, anstatt in akademischen Debatten als rein theoretisches Konstrukt zerrieben zu werden.

> »Die Theorie der planetaren Urbanisierung wird nur einen langfristigen Wert haben, wenn es gelingt, den ›virtuellen (abstrakten) Gegenstand‹ einer ›urbanisierten Gesellschaft‹ mit der Pluralität der tatsächlichen Projekte urbaner Akteur_innen und Denker_innen, welche diese gestalten, zu verbinden.« (Ebd.: 1594, Übers. d. A.)

Ich stimme der Notwendigkeit einer ›Neuverwurzelung‹ der These mit ihrer Lefebvre'schen Bedeutung im Sinne einer auf ›Zentralität‹, ›Differenz‹ und ›Emanzipation‹ basierenden ›urbanen Praxis‹ zu. In der Folge möchte ich diese inhärenten Aspekte noch einmal auf den Plan rufen, um einerseits der anhaltenden Reduktion der planetaren Urbanisierung entgegenzuwirken und andererseits die in meinen Augen bisher nicht gehobene Qualität des Konzepts für die Weiterentwicklung eines multiskalaren und nicht-stadtzentrierten Untersuchungsansatzes innerhalb der deutschsprachigen Kleinstadtforschung deutlich zu machen.

Zunächst ein kurzer Blick zurück in die Zeit Ende der 1960er-Jahre. Diese Zeit, in der Henri Lefebvre an seinem Schlüsselwerk *The Urban Revolution* (2003 [1970]) arbeitete, war innerhalb westlicher Gesellschaften durch zwei entgegenwirkende Narrative gekennzeichnet. Auf der einen Seite stand die lange Phase eines allgemeinen Fortschritts- und Technologieglaubens, der insbesondere im ökonomischen Aufstiegsversprechen der Nachkriegsjahre wurzelte und eng gekoppelt war mit einer politisch-militärischen Mobilmachung eines umfangreichen Atom- und Raumfahrtprogramms. Parallel entwickelte sich ein Gegennarrativ, das geprägt war von der ökologischen und ökonomischen Debatte um die »Grenzen des Wachstums«. Vor diesem Hintergrund war eines der drängenden Themen, dem sich auch Henri Lefebvre in Anlehnung an Karl Marx annahm, das Verhältnis einer sich stetig ausdehnenden kapitalistischen Urbanisierung der Welt zur damit einhergehenden Zerstörung von Umwelt und Natur. »Die Beherrschung der Natur, die mit der Technologie und dem Wachstum der Produktivkräfte einhergeht und ausschließlich den Anforderungen des Profits unterliegt, gipfelt in der Zerstörung der Natur.« (Lefebvre

2016: 149, Übers. d. A.) Urbanisierung steht hier in direktem Zusammenhang mit einem »global produzierten Raum im Weltmaßstab und der Fragmentierung und Pulverisierung (Privatisierung), die sich aus den kapitalistischen Produktionsverhältnissen ergeben. Der Raum zerfällt, wird in Stücke unterteilt und verkauft […], während er sich als weltweite und sogar planetarische Totalität abbildet.« (Ebd. 2016: 148, Übers. d. A.)

Diese Ausführungen beinhalten gleich mehrere Bedeutungsebenen, auf die die planetare Urbanisierungsthese zurückzuführen ist. Zum Ersten eine semantische Ebene: Henri Lefebvres Schriften sind geprägt von einer allgemein-gesellschaftlichen Sprache, die gekennzeichnet ist durch begriffliche Superlative. Die Erschließung des Weltalls und der planetare Blick auf die Erde waren im damaligen Kontext medialer Alltag, der sich begrifflich bei Lefebvre widerspiegelt. Gleichzeitig ist diese Begrifflichkeit bewusster Ausdruck einer zweiten Bedeutungsebene, nämlich der Maßstäblichkeit des menschlichen Handelns und damit seiner individuellen und kollektiven Verantwortung in der Welt. Henri Lefebvre nimmt damit vorweg, was Ulrich Brand und Markus Wissen als »imperiale Lebensweise« (»imperial mode of living«) bezeichnen, die

> »das Alltagsleben in den kapitalistischen Zentren im Wesentlichen durch die Gestaltung der sozialen Beziehungen und der Mensch-Natur-Beziehungen *anderswo* ermöglicht, d.h. durch den (prinzipiell) unbegrenzten Zugang zu Arbeitskraft sowie natürlichen Ressourcen und Senken-Ökosystemen (wie z.B. Regenwälder und Ozeane im Fall von CO_2) […] – im globalen Maßstab« (2021: 39f., Übers. d. A., Herv. i. O.).

Es ist dieser Bezugsrahmen, in dem das Konzept der planetaren Urbanisierung heute, insbesondere vor dem Hintergrund immer deutlicher spürbarer Folgen einer weit vorangeschrittenen Klimakrise, auch in der Kleinstadtforschung produktiv angewendet werden kann. Denn entgegen einer nach wie vor dominanten Einordnung von Kleinstadt als funktional abzugrenzendem Untersuchungsraum ist der konkrete kleinstädtische Entwicklungskontext stets gestalteter und gestaltender Teil multiskalar wirkender Beziehungen im Kontext global verknüpfter Wirtschaftsentwicklungen, politischer Steuerungsprozesse, großmaßstäblicher Infrastrukturprojekte oder ökologischer Krisenerscheinungen.

Um in diesem Zusammenhang die These der planetaren Urbanisierung tatsächlich produktiv zu machen, hilft die alternative Lesart des »Planetaren« nach Gayatri Spivak (2015), die den Blick wendet und eine planetare Perspektive nicht als reines Analysekriterium weltumspannender Abhängigkeiten versteht, sondern als Möglichkeit dafür, sich von hegemonialen (westlichen) Konzepten der Globalisierung und Globalität zu lösen. Dies gelingt durch die räumlich-konzeptionelle Distanz, die eine Lesart aus der Perspektive des Planetaren mit sich bringt und unter der die Auswirkungen des menschlichen Lebens auf der Erde überhaupt erst deutlich wer-

den. Damit tritt die eigentliche Bedeutung des Menschseins in den Vordergrund. Nämlich das »Denken des Anderen« (»to think the other«) als Voraussetzung dafür, unsere gegenwärtigen Vorstellungen eines gemeinsamen Zusammenlebens in der Welt radikal neu zu verhandeln. Der Blick und das Denken über das Planetare verbirgt also das emanzipatorische Potenzial eines menschlichen Handelns, das allen lebenden Organismen einschließlich ihrer Biome mit Respekt, Würde und Verantwortung begegnet, als auch die individuellen und kollektiven Handlungsspielräume (»agency«) gegenüber eines immer wieder als unbegrenzt gezeichneten kapitalistischen Wirtschaftssystems hervorhebt.

Wenn Henri Lefebvre also von einer »planetaren Totalität« im Zusammenhang der weltweiten Ausbreitung »imperialer Lebensweisen« spricht, dann gründet die Wahl seiner Begrifflichkeit des Planetaren eben genau in dieser emanzipatorischen Dimension. In der Folge zielt die These darauf ab, die planetarische Totalität kapitalistischer Urbanisierungsprozesse sichtbar zu machen. Und zwar nicht, um die daraus resultierenden weltweiten Ungleichheiten zwischen spezifischen Orten, Regionen, Ökosystemen und gesellschaftlichen Gruppen »gleichzumachen«, wie von einem Teil der Kritiker_innen vorgetragen, sondern vielmehr, um mithilfe des spezifischen »Denkens des Anderen« die konkreten Bedingungen für die Entwicklung neuer Ansätze zur Auflösung ebendieser ungleichen Verhältnisse zu schaffen (vgl. Goonewardena 2018; Spivak 2015).

Um den emanzipatorischen Charakter der planetaren Urbanisierungsthese zu unterstreichen, lohnt zudem der Rückgriff auf Henri Lefebvres Definition einer »vollständigen Verstädterung der Gesellschaft«, in der er die Herausbildung des Urbanen als die Grundlage menschlicher Emanzipation und damit der Negation kapitalistischer Urbanisierung erkennt. Das Urbane als auch das Rurale sind hierbei, in Abgrenzung zu den morphologisch-räumlichen Kategorien Stadt und Land, als dynamische Produkte sozialer Verhältnisse zu verstehen. Vor dem Hintergrund der bereits zuvor erläuterten Vereinnahmung der Umwelt durch das menschliche Handeln im Rahmen einer imperialen Lebensweise und der damit einhergehenden vollständigen Verstädterung vermittelt das Urbane zwischen dem Globalen und dem Lokalen. Das Globale bezieht sich auf den Bezugsrahmen der politischen Gestaltung und Zirkulation des Kapitals in einer globalisierten Welt. Das Lokale, das Henri Lefebvre als das Private bezeichnet, beschreibt die alltägliche Lebenswelt an einem konkreten Ort. Das Urbane wird zum Vermittler zwischen diesen Lebenswelten und fördert den gesellschaftlichen Austausch, indem es das Lokale mit dem Globalen relational in Verbindung setzt. Ein In-Beziehung-Setzen mit der Welt tritt ein, dessen Wesen die »Zentralität« ausmacht, von der aus alles konzentriert verfügbar ist (Informationen, Waren, soziale Beziehungen, kulturelle Güter etc.).

Eine solche gesellschaftliche Verbindung mit der Welt, die der Lefebvre'schen Bedeutung einer »verstädterten Gesellschaft« zugrunde liegt, bleibt losgelöst von den tradierten, räumlichen Bildern, Vorstellungen und Konzepten der ›Stadt‹ und

kann sich überall, insbesondere auch an ›nicht-städtischen‹ und den urbanen Zentren weit entlegenen Orten der Welt herausbilden (vgl. Vogelpohl 2011). Entgegen der von Theodor Adorno ausgeführten Bedeutung der »Provinzialität« als einer unreflektierten Geisteshaltung, die sich in nach außen abgrenzenden, teils autoritären Räumen manifestiert (vgl. Förtner/Belina/Naumann 2019; Belina 2021), ermöglicht das Wesen der »Zentralität« die Herausbildung von offenen Räumen der »Differenz« und damit die Bedingung für das alltägliche Aufeinandertreffen und Begegnen, die politische Mitgestaltung und das Entstehen des Neuen (vgl. Lefebvre 2003 [1970]). Genau hier ist ein wesentliches Grundanliegen der planetaren Urbanisierungsthese zu verorten. Nämlich die Öffnung des Blicks auf die Möglichkeit einer emanzipatorischen urbanen Praxis, die überall auf der Welt in Erscheinung treten kann. In der Folge muss die These einer planetaren Urbanisierung vor dem Horizont der Freiheit und der Möglichkeit einer individuellen und kollektiven Emanzipation des Menschen von den ihn und seine Umwelt strukturierenden Verhältnissen gelesen werden (vgl. Keil 2018). Sich dem spezifisch Kleinstädtischen mit ebendiesem nicht-stadtzentrierten Blick zu nähern, ermöglicht es nicht nur, dessen Einbettung in globale Metabolismen nachzuzeichnen, sondern darüber hinaus den Fokus auf die konkret lokal-räumlichen Artikulationen des Urbanen und die in diesem Kontext erwachsenden individuellen als auch kollektiven Handlungsspielräume zu werfen.

Dass die planetare Urbanisierung neben einer nicht-stadtzentrierten insbesondere auch eine multiskalare Untersuchungsperspektive befördern kann und wie beide Perspektiven in der Kleinstadtforschung zur Anwendung kommen können, möchte ich in der Folge hervorheben. Hierzu ist es hilfreich, zunächst den Selbstanspruch der planetaren Urbanisierungsthese zu erden. In meinen Augen ist die These, wie sie von Neil Brenner und Christian Schmid postuliert wird, weder eine radikal neue Idee (was sie durch ihre teils heroische Selbstbeschreibung und selbstbewusste Representation fälschlicherweise beansprucht), noch ein komplett gescheitertes Projekt (was vor allem von Kritiker_innen aus dem empirischen Lager angeführt wird). Vielmehr verstehe ich die These – jenseits von Henri Lefebvres Schriften – in der Tradition langjähriger Bemühungen auch anderer (post-)marxistischer und insbesondere feministischer Positionen, die von dieser nur unzureichend bis gar nicht berücksichtigt werden (vgl. Oswin 2018; Angelo/Goh 2020).

So ist es beispielsweise die feministische Humangeografin Doreen Massey, die bereits 1991 in ihrem erstmals veröffentlichten Artikel »A Global Sense of Place« ein progressives und differenziertes Ortsverständnis skizziert, das die multiskalaren Beziehungen einer zur damaligen Zeit stetig zunehmenden Globalisierung in den Blick nimmt. Ihr damit verbundenes Anliegen ist das Entwerfen eines raumsensiblen Verständnisses von »place« als spezifisch lokal-räumliche Konstellation sozialer Beziehungen, Zusammentreffen und Verflechtungen an bestimmten Orten (vgl. Massey 1994). Anhand spezifischer urbaner Alltagserfahrungen entwirft sie ein

Raumverständnis, das den konkreten Ort als dynamisches und heterogenes Produkt sich teils entgegenwirkender und überlagernder Beziehungen versteht. Von diesen ist der Großteil auf einer übergeordneten, großmaßstäblichen Ebene konstruiert und wird aus diesem Grund nicht direkt im Raum vor Ort ersichtlich. Doreen Massey geht auch auf die diesem Narrativ eingeschriebenen Macht-Geometrien ein. Nämlich einer vermeintlich abstrakten und dominanten Ebene des Globalen (Planetaren), der sich die Ebene des Lokalen als machtloses und abhängiges Gegenstück unterzuordnen habe (vgl. Massey 2005: 83).

Es ist dieser Trugschluss einer vermeintlich durch globale Wirkkräfte dominierten lokalen Ebene, den in meinen Augen auch die planetare Urbanisierungsthese insbesondere durch ihren dominant diskursiven Gestus als auch durch ihren großmaßstäblichen Analyseansatz während der vergangenen Jahre reproduziert hat und den es gilt, im Rahmen zukünftiger Empiriearbeiten als auch theoretisch-konzeptioneller Weiterentwicklungen aufzulösen. Hierfür ist es zentral, dass Ansätze der planetaren Urbanisierung das Globale als ein ebenso auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene konstruiertes Produkt sozialer Beziehungen und konkreter Interessen verstehen, das »demnach gerade nicht globaler Herkunft [ist], sondern tatsächlich die kulturelle Herrschaft über und wirtschaftliche Ausbeutung der zu Peripherien gemachten Weltregionen« konstituiert (Helbrecht et al. 2021: 323). Eine solche relationale und multiskalare Perspektive könnte nun durch weitere Positionen der internationalen Stadt- und Regionalforschung ergänzt werden, soll aber nicht Gegenstand meiner weiteren Ausführungen sein. Vielmehr möchte ich in der Folge kurz verdeutlichen, wie ein multiskalarer und nicht-stadtzentrierter Untersuchungsansatz in der Kleinstadtforschung produktiv werden und welchen Beitrag er für die Zukunft der Disziplin leisten kann. Hierzu greife ich auf meine eigene Forschungsarbeit zu chinesischen Direktinvestitionen (FDI) in ostdeutschen Kleinstädten im Zuge der Mobilitäts- und Energiewende zurück.

Aufgrund ihrer strategischen Standortbedingungen, insbesondere durch ihre Nähe zu deutschen und europäischen Automobilherstellerfirmen, rücken ostdeutsche Kleinstädte in den vergangenen Jahren zunehmend in den Fokus von Auslandsdirektinvestitionen (FDI) chinesischer Firmen. Diese Investitionen fließen insbesondere in die Bereiche Produktion, Forschung und Recycling von Batteriezellen und bedingen die Planung und den Bau teils größerer Produktions-, Logistik- und Transportinfrastrukturen vor Ort. Mit meinen Untersuchungen fokussiere ich auf die spezifischen Aushandlungs- und Planungsprozesse großmaßstäblicher Industrieansiedlungen der chinesischen Firmen Contemporary Amperex Technology Limited (CATL) und Farasis Energy in den Kleinstädten Arnstadt (Thüringen) und Bitterfeld-Wolfen (Sachsen-Anhalt). Eine nicht-stadtzentrierte und multiskalare Perspektive unter Verwendung der planetaren Urbanisierungsthese ermöglicht mir hierbei zunächst, die spezifisch lokal-räumlichen Prozesse der Aushandlung, Entscheidung und Planung inklusive ihrer multiplen Zielstellungen und Bedingungen

in Beziehung und Abhängigkeit zu weiteren Investitionsprojekten der betreffenden Unternehmen und ihrer globalen Partnerinstitutionen an anderen Orten der Welt nachzuzeichnen. Dabei handelt es sich um strategische Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der globalen Elektro-Automobilindustrie. Hier sind nicht nur neue Forschungs- und Entwicklungsstandorte zu nennen, die im Laufe der vergangenen Jahre, ähnlich wie derzeit in Thüringen und Sachsen-Anhalt, auch beispielsweise in den USA und in Japan entstanden sind, sondern auch zahlreiche weitere Firmenbeteiligungen, die von der Rohstoffgewinnung über den Logistiksektor, den Bau von Elektrofahrzeugen und den Aufbau von Ladeinfrastrukturen bis hin zur Vermögensverwaltung reichen. Ein solches Engagement über globale Wertschöpfungsketten hinweg wird als Aufbau eines »global supply chain empire« (Khanna 2019: 28) bezeichnet, der in Bezug auf ausgewählte Schlüsseltechnologien insbesondere im Zuge der staatlich angeordneten »Go-out-Politik«[2] von chinesischen Unternehmen forciert wird. Die bereits getätigten und geplanten Investitionen in den betreffenden Kleinstädten in Thüringen und Sachsen-Anhalt sind damit vor dem Hintergrund ebendieser großmaßstäblich angelegten dynamischen Netzwerke der globalen Expansion zu verstehen. Globale Netzwerke, die sich räumlich, wirtschaftlich und gesellschaftlich immer weiter ausdehnen, immer wieder neue Investitionen befördern und immer weitreichendere Prozesse der Urbanisierung inklusive ihrer territorial-ökologischen Implikationen bedingen.

Die spezifischen lokal-räumlichen Prozesse der Aushandlung, Ansiedlung und Planung ebendieser chinesischen Investitionsnetzwerke vor dem Hintergrund des zuvor erläuterten dialektischen Zusammenhangs erweiterter Urbanisierungsprozesse zu untersuchen, ermöglicht es also, die spezifische Kleinstadtentwicklung vor Ort im Gefüge globaler Metabolismen sowie wechselseitiger Beziehungen und Abhängigkeiten greifbar zu machen. Dieses relationale System in der Kleinstadtforschung zu berücksichtigen bzw. es ausgehend von den lokal-räumlichen Untersuchungen überhaupt nachzuzeichnen, ermöglicht wiederum, das spezifische Spannungsfeld aufzuzeigen, in dem sich lokale Akteur_innen, in meinem Fall Beteiligte aus kleinstädtischer Planung, Verwaltung und Politik, wiederfinden. In der Folge

---

2 Die »Go-out-Politik« (chin.: zouchuqu zhanlüe 走出去战略) wurde 2001, zeitgleich mit dem WTO-Eintritt Chinas, im Rahmen des zehnten Fünfjahresplans (2001–2005) von der chinesischen Regierung ins Leben gerufen. Damit passte das Land seine Außenwirtschaftspolitik an und ermutigte chinesische Unternehmen, im Ausland zu investieren, gleichzeitig erleichterte die Politik die Gründung chinesischer Unternehmen im Ausland. In den folgenden Fünfjahresplänen wurde das Politikpapier immer wieder angepasst, sodass ein kontinuierliches Wachstum der Auslandsinvestitionen, der Ausbau internationaler Vertriebswege sowie die Verbreitung chinesischer Markenprodukte erzielt werden konnten. Die 2017 lancierte Belt and Road Initiative (BRI) kann als strategische Erweiterung dieser expansiven Politikbestrebungen Chinas gelesen werden.

kann das Handeln dieser Akteur_innen im Sinne sozialer, multiskalarer Beziehungen des spezifisch Urbanen und damit der möglichen Herausbildung von Zentralität und Differenz verstanden werden. Damit rücken insbesondere die individuellen und kollektiven Handlungsspielräume der lokalen Akteur_innen in den Vordergrund, was es wiederum erlaubt, die zahlreichen und teilweise widersprüchlichen Interessen der beteiligten staatlichen als auch nicht-staatlichen Akteur_innen herauszuarbeiten. In meinem Fall gibt dies Aufschluss über die teils improvisierten, fragmentierten und heterogenen Prozesse, die mit Chinas Expansionsstrategie und den konkreten Industrieansiedlungen in den betreffenden Kleinstädten vor Ort verbunden sind (vgl. Lee 2017).

Der Untersuchungsansatz ermöglicht es also, die substanziellen Unterschiede in der Lokalisierung und Implementierung dieser Industrieansiedlungen in den jeweiligen Kleinstadtkontexten greifbar zu machen und die Handlungsspielräume lokaler Planungs-, Verwaltungs- und Politikakteure herauszuarbeiten. Damit gelingt es schließlich, ein differenziertes Bild chinesischer Expansionsbemühungen zu zeichnen, das auch die multiplen Stimmen, Bemühungen, Interessen und Absichten der gestaltenden Akteur_innen vor Ort in den betreffenden Kleinstädten in den Blick nimmt und so dem dominanten Narrativ und dem politikgesteuerten Verständnis von China als Verfechter einer bis ins Detail geplanten großen Strategie globaler Expansion auf der Grundlage (neo-)imperialer und teils aggressiv vertretener Interessen entgegenwirkt. Damit wird deutlich, dass eine multiskalare und nicht-stadtzentrierte Forschungsperspektive es ermöglicht, sowohl die globalen Wechselbeziehungen und Wirkkräfte greifbar zu machen, in denen kleinstädtische Kontexte als gestaltete und gestaltende Entitäten eingebettet sind, als auch den Blick auf die jeweiligen lokal-räumlichen Besonderheiten einer urbanen Praxis – in meinem Fall die Handlungsspielräume Beteiligter aus kleinstädtischer Planung, Verwaltung und Politik – zu öffnen.

4. Fazit: Perspektiven für eine multiskalare und nicht-stadtzentrierte Kleinstadtforschung

Unter Berücksichtigung von Teilen der in den vergangenen Jahren formulierten Kritiken, insbesondere der politischen Forderung nach einem neuen Pluralismus in der akademischen Debatte (z.B. Oswin 2018; Katz 2021) als auch der notwendigen Neuverwurzelung der These mit ihrem revolutionären Geist einer emanzipatorischen urbanen Praxis (z.B. Keil 2018) sehe ich die planetare Urbanisierungsthese als einen geeigneten theoretisch-konzeptionellen Untersuchungsansatz, der auch und vor allem innerhalb der Kleinstadtforschung produktiv werden kann. Anhand meiner eigenen Forschungsarbeit zu Aushandlungs- und Planungsprozessen von großmaßstäblichen Industrieansiedlungen chinesischer Firmen in ostdeutschen

Kleinstädten habe ich versucht kurz aufzuzeigen, wie die Perspektive einer planetaren Urbanisierung es ermöglicht, sowohl die multiplen Beziehungen und Abhängigkeiten spezifisch lokal-räumlicher Kleinstadtentwicklungen über globale Geografien, Maßstabsebenen und Institutionen hinweg nachzuzeichnen, die konkreten Bedingungen und Unterschiede dieser Prozesse als auch die daraus entstehenden Handlungsspielräume vor Ort zu betonen. Damit lässt sich festhalten, dass der Aufruf einer planetaren Urbanisierung nach einem radikalen Umdenken von bestehenden (westlichen) Konzepten und Kartografien des Urbanen hin zu einer neuen Lesart des Urbanen *ohne Außen* nicht bedeutet, dass es keine lokal-räumlichen Unterschiede gibt oder dass alle sozial-räumlichen Entwicklungen in der Welt durch diesen theoretisch-konzeptionellen Rahmen erklärt werden könnten oder sollten. Vielmehr manifestiert die planetare Urbanisierung eine These, nach der die umfassenden politisch-ökonomischen Kräfte der Urbanisierung und die damit verbundenen ökologischen und gesellschaftlichen Folgen nahezu alle Räume durchdringen, die wir wahrnehmen können, selbst diejenigen, die wir im Allgemeinen nicht als in diese strukturellen Bedingungen eingebettet betrachten. Vor diesem Hintergrund erwächst auch das spezifisch Kleinstädtische zu einem wichtigen Forschungsgegenstand der planetaren Urbanisierungsthese bzw. wird diese zu einem möglichen theoretisch-konzeptionellen Untersuchungsansatz für das spezifisch Kleinstädtische.

Indem die planetare Urbanisierung (1) das spezifisch Kleinstädtische als einen dynamischen und multiskalaren Prozess sozialer, ökonomischer, ökologischer und politischer Beziehungen und nicht als eine abzugrenzende, räumlich-funktionale Einheit versteht; und (2) mithilfe einer nicht-stadtzentrierten Perspektive das dem Kleinstädtischen inhärente emanzipatorische Potenzial des spezifisch Urbanen hervorhebt, stellt sie für die Kleinstadtforschung einen geeigneten theoretisch-konzeptionellen Rahmen dar, der den sich zeitlich und räumlich überlagernden Beziehungen des kleinstädtischen Forschungskontexts als Raum gelebter und multipler Alltagserfahrungen in einer weitreichend globalisierten Welt gerecht wird. In der Anwendung des Untersuchungsansatzes würde sich der bisher oft defizitär geprägte Blick auf das spezifisch Kleinstädtische im Sinne eines *ein Weniger an* (z.B. Versorgungseinrichtungen, Infrastruktur, kulturellem Leben) umkehren zu einem Blick auf *die Vielzahl von* Möglichkeiten des spezifisch (kleinstädtisch) Urbanen im Sinne der Lefebvre'schen Bedeutung eines emanzipatorischen Verbindens mit der Welt. Damit ist die planetare Urbanisierungsthese die Einladung an die Kleinstadtforschung, den unterschiedlichen sozial-räumlichen Praktiken und Alltagsleben des spezifisch Kleinstädtischen sowohl im globalen Norden als auch Süden als gestaltendes wie gestaltetes Produkt heterogener und multiskalarer Prozesse nachzugehen und diese in den Mittelpunkt ihrer Forschungsarbeiten zu stellen. Denn nur in der Vielstimmigkeit und Pluralität des spezifisch Kleinstädtischen bei gleichzeitiger Berücksichtigung großmaßstäblicher Zusammenhänge und Abhän-

gigkeiten liegt die Chance, zukünftige Kleinstadtentwicklung aus ihrem jeweiligen Kontext heraus emanzipativ und verantwortungsvoll gestalten zu können.

Literatur

Angelo, Hillary/Goh, Kian (2020): Out in Space: Difference and Abstraction in Planetary Urbanization. In: International Journal of Urban and Regional Research 45/4, 732–744. https://doi.org/10.1111/1468-2427.12911 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Angelo, Hillary/Wachsmuth, David (2015): Urbanizing Urban Political Ecology: A Critique of Methodological Cityism, In: International Journal Of Urban And Regional Research 39/1, 16–27.

Arboleda, Martín (2020): Planetary mine: Territories of extraction under late capitalism. London: Verso.

Belina, Bernd (2021): »Provinzialität« bei Adorno. In: Geographische Zeitschrift 109/2–3, 105–125. https://doi.org/10.25162/gz-2021-0009 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2021): The Imperial Mode of Living: Everyday life and the ecological crisis of capitalism. London: Verso.

Brenner, Neil (2004): New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood. Oxford University Press.

Brenner, Neil (Hg.) (2014): Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization. Berlin: Jovis.

Brenner, Neil (2018): Debating planetary urbanization: For an engaged pluralism. In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 570–590. https://doi.org/10.1177/0263775818757510 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Brenner, Neil/Elden, Stuart (2009): Henri Lefebvre on State, Space, Territory. In: International Political Sociology 3/4, 353–377. https://doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00081.x (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Brenner, Neil/Katsikis, Nikos (2020): Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene. In: Architectural Design 90/1, 22–31. https://doi.org/10.1002/ad.2521 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Brenner, Neil/Schmid, Christian (2014): The »Urban Age« in Question. In: International Journal of Urban and Regional Research 38/3, 731–755. https://doi.org/10.1111/1468-2427.12115 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Brenner, Neil/Schmid, Christian (2015): Towards a new epistemology of the urban? In: City 19/2-3, 151–182. https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Buckley, Michelle/Strauss, Kendra (2016): With, against and beyond Lefebvre: Planetary urbanization and epistemic plurality. In: Environment and Planning D: So-

ciety and Space 34/4, 617–636. https://doi.org/10.1177/0263775816628872 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Derickson, Kate (2018): Masters of the universe. In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 556–562. https://doi.org/10.1177/0263775817715724 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Förtner, Maximilian/Belina, Bernd/Naumann, Matthias (2019): Stadt, Land, AfD. Zur Produktion des Urbanen und des Ruralen im Prozess der Urbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 7/1–2, 23–44.

Goonewardena, Kanishka (2018): Planetary urbanization and totality. In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 456–473. https://doi.org/10.1177/0263775818761890 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Hannemann, Christine (2004): Marginalisierte Städte. Probleme, Differenzierungen und Chancen ostdeutscher Kleinstädte im Schrumpfungsprozess. Berlin: BWV.

Hannemann, Christine/Kabisch, Sigrun/Weiske, Christine (Hg.) (2002): Neue Länder – Neue Sitten? Transformationsprozesse in Städten und Regionen Ostdeutschlands, Berlin: Schiler & Mücke.

Helbrecht, Ilse/Pohl, Lucas/Genz, Carolin/Dobrusskin, Janina (2021): Imaginationen der Globalisierung. In: Martina Löw/Volkan Sayman/Jona Schwerer/Hannah Wolf (Hg.) (2021), Am Ende der Globalisierung: Über die Refiguration von Räumen. Bielefeld: transcript, 307–336.

Kanai, Juan Miguel (2014): On the Peripheries of Planetary Urbanization: Globalizing Manaus and its Expanding Impact. In: Environment and Planning D: Society and Space 32/6, 1071–1087. https://doi.org/10.1068/d13128p (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Katz, Cindi (2021): Splanetary Urbanization. In: International Journal of Urban and Regional Research 45/4, 597–611. https://doi.org/10.1111/1468-2427.13025 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Keil, Roger (2018): The empty shell of the planetary: Re-rooting the urban in the experience of the urbanites. In: Urban Geography 39/10, 1589–1602. https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1451018 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Keim, Karl-Dieter (Hg.) (2001): Regenerierung schrumpfender Städte – zur Umbaudebatte in Ostdeutschland. IRS Working Paper 28. Erkner.

Khanna, Parag (2019): The Future Is Asian. London: Weidenfeld & Nicolson.

Khatam, Azam/Haas, Oded (2018): Interrupting planetary urbanization: A view from Middle Eastern cities. In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 439–455. https://doi.org/10.1177/0263775818759334 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Kipfer, Stefan (2018): Pushing the limits of urban research: Urbanization, pipelines and counter-colonial politics. In: Environment and Planning D: Society and

Space 36/3, 474–493. https://doi.org/10.1177/0263775818758328 (letzter Zugriff am 2.9.2022).
Lee, Ching Kwan (2017): The specter of global China: Politics, labor, and foreign investment in Africa. Chicago/London: The University of Chicago Press.
Lefebvre, Henri (2003 [1970]): The urban revolution. Minneapolis: University of Minnesota Press.
Lefebvre, Henri (2016): Marxist thought and the city. Minneapolis: University of Minnesota Press.
Massey, Doreen (1994): Space, place, and gender. Cambridge u.a.: Polity Press.
Massey, Doreen (2005): For space. Los Angeles u.a.: Sage.
Mbembe, Achille/Balakrishnan, Sarah (2016): Pan-African Legacies, Afropolitan Futures. In: Transition 120, 28–37. https://doi.org/10.2979/transition.120.1.04 (letzter Zugriff am 2.9.2022).
Merrifield, Andy (2013): The Urban Question under Planetary Urbanization. In: International Journal of Urban and Regional Research 37/3, 909–922. https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2012.01189.x (letzter Zugriff am 2.9.2022).
O'Callaghan, Cian (2018): Planetary urbanization in ruins: Provisional theory and Ireland's crisis. In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 420–438. https://doi.org/10.1177/0263775817746173 (letzter Zugriff am 2.9.2022).
Oswalt, Philipp (2005): Shrinking Cities: International research. Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag.
Oswin, Natalie (2018): Planetary urbanization: A view from outside. In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 540–546. https://doi.org/10.1177/0263775816675963 (letzter Zugriff am 2.9.2022).
Peake, Linda (2016): On feminism and feminist allies in knowledge production in urban geography. In: Urban Geography 37/6, 830–838. https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1105484 (letzter Zugriff am 2.9.2022).
Porsche, Lars/Steinführer, Annett/Sondermann, Martin (Hg.) (2019): Kleinstädte in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen. Arbeitsberichte der ARL 28. Hannover.
Schröer, Achim/Vogler, Sascha/Lang, Thilo (2003): Geordneter Rückzug oder less is more? Ostdeutschland als Laboratorium für eine alternative Urbanität. In: Vorgänge 161, 41–50.
Spivak, Gayatri Chakravorty (2015): »Planetarity« (Box 4, WELT). In: Paragraph 38/2, 290–292.
Steinführer, Annett/Porsche, Lars/Sondermann, Martin (Hg.) (2021): Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover.
Vogelpohl, Anne (2011): Städte und die beginnende Urbanisierung. Henri Lefebvre in der aktuellen Stadtforschung. In: Raumforschung und Raumordnung 69, 233–243. https://doi.org/10.1007/s13147-011-0105-3 (letzter Zugriff am 2.9.2022).

Ankerstädtische Funktionen von Lausitzer Kleinstädten zwischen Berlin, Cottbus und Dresden

Silke Weidner, Juliane Ribbeck-Lampel, Alexandra Heßmann

Disziplinäre Reflexion

Vermeintlich dichotome Gegensatzpaare wie Stadt–Land, Zentrum–Peripherie oder Großstadt–Kleinstadt sind im Kontext der Großen Transformation mit ihren dynamischen, allumfassenden Herausforderungen nicht zeitgemäß. Der Strukturwandel in den Braunkohlerevieren Deutschlands zeigt am Beispiel der Lausitz deutlich, wie externe Impulse auf ein bestehendes Stadt-Umland-Gefüge wirken und dabei neue räumliche Rollenzuschreibungen entstehen. Die regionalen Beziehungen in der Lausitz sind ländlich geprägt und werden von Kleinstädten und Landgemeinden dominiert. Aufgrund ihrer überwiegenden Anzahl im Verhältnis zu Mittel- und Großstädten sind es ebenjene Kleinstädte, die in ihrer regionalen Verflechtung Funktionen übernehmen, die in tradierten Modellen wie dem Zentrale-Orte-System nicht vollumfänglich abgebildet werden können. Aus Sicht der Stadtplanung ist die funktionale Merkmalsausstattung von Kleinstädten stärker in den Blick zu nehmen, um deren regionale Bedeutung verstehen und »nutzen« zu können. Ihr wird jedoch in den politisch-planerischen Konzeptionen zu wenig Beachtung geschenkt. Als Stadtplanerinnen richten die Autorinnen den Blick auf das Raumgefüge der Lausitz und deren Kleinstädte, die im Untersuchungsgebiet bestimmte Funktionen erfüllen und bezüglich ihrer Lage und Anbindung Bedeutungen und Zuschreibungen haben, die sich im Zuge der Transformation verändern (könnten). Der Beitrag nähert sich diesem regionalen Thema daher aus der Perspektive der städtischen Ebene.

1. Einleitung

Klein- und Mittelstädte erfahren seit einigen Jahren ein gesteigertes Interesse – sowohl in der Forschung als auch konkret als Wohn- und Arbeitsorte. Im Stadt-Land-Gefüge sind sie von besonderer Bedeutung, da sie in zentralen Lagen als Entlastungsräume für Großstädte gelten und in peripheren Regionen durch die Bündelung zentralörtlicher Funktionen eine Stabilisierungsfunktion übernehmen. Dabei

fungieren vor allem Kleinstädte häufig als (Versorgungs-)Anker für den urbanen Raum und das ländliche Umland. Es verwundert deshalb, dass sie im wissenschaftlichen Diskurs im Vergleich zu Großstädten und Metropolen erst nachlaufend an Bedeutung in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung gewinnen.

Gemeinden in Deutschland werden anhand von Merkmalen und Funktionen in das Zentrale-Orte-System, das der Landes- und Regionalplanung nach wie vor zugrunde liegt, eingeordnet. Dabei sollen die Versorgungs- und Entwicklungsfunktionen als Teil der Daseinsvorsorge flächendeckend im Raum verteilt werden, um eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu gewährleisten. Festgelegt werden die Zentralen Orte von den zuständigen Planungsträgern, was dazu führt, dass die Verteilung in den einzelnen Bundesländern in Bezug auf die Hierarchisierung und Funktionszuweisung unterschiedlich ausfällt. So unterteilt das Land Brandenburg die Kommunen lediglich in drei Stufen: Metropole und Oberzentrum sowie Mittelzentrum (in Funktionsteilung). Eine spezifische Ausweisung als Grund- oder Unterzentrum findet nicht statt. Als Äquivalent werden die funktionsstärksten Ortsteile als Grundfunktionale Schwerpunkte außerhalb Zentraler Orte in den Regionalplänen festgelegt.

In Hinblick auf unterschiedliche Entwicklungsdynamiken innerhalb der Stadt-Umland-Beziehungen ist eine Ausdifferenzierung und Erweiterung dieses Verständnisansatzes notwendig, wenn es darum geht, funktionale Merkmale auch kleinteilig im Raum zu sortieren respektive zu organisieren. Dies zeigt sich insbesondere in jenen Regionen, die vom Strukturwandel betroffen sind und derzeit ihr Raumgeflecht neu justieren.

Welche Bedeutung Kleinstädte für die Umlandversorgung außerhalb prosperierender Regionen und Agglomerationen übernehmen können, ist bislang nicht umfassend thematisiert worden. An dieser Forschungslücke knüpft der vorliegende Beitrag an und fokussiert, anders als Auseinandersetzungen zu regionalen »Zwischenräumen« – zwischen Zentrum und Peripherie bzw. Stadt und Land – kleine Städte und deren Beitrag als raumfunktionelle Anker für ihr spezifisches Umland. Dabei wird reflektiert, inwiefern vorliegende Datenbestände auskunftsfähig sind, um auch erweiterte Themen der Großen Transformation in einer anders gelagerten, stärker auf die tatsächlichen Dynamiken ausgerichteten Funktionsbetrachtung von Kleinstädten berücksichtigen zu können.

In dieser Betrachtung werden exemplarisch 17 Strukturwandelstädte der Brandenburgischen Lausitz auf ihre ankerstädtischen Funktionen untersucht. Dabei wird der Fokus auf die Siedlungs- und Wirtschaftsfunktion der Gemeinden gelegt. Die empirische Grundlage bilden statistische Daten des Zeitraums zwischen 2017 und 2019. Anhand eines Rangverfahrens und einer Clusteranalyse werden solche Städte in die Analyse eingebunden, die Entwicklungsdynamiken innerhalb des heterogenen Raumgefüges aufweisen.

Zunächst erfolgt eine theoretische Annäherung über die Betrachtung von Raum- und Siedlungsstrukturen (Kap. 2): vom bipolaren Ansatz Zentrum–Peripherie (Kap. 2.1) über das Zentrale-Orte-Konzept (Kap. 2.2) und verschiedene Ansätze alternativer Raumsortierung (Kap. 2.3) zum funktionsräumlichen Modell der Ankerstadt (Kap. 2.4). In Kapitel 3 wird das methodische Vorgehen der Untersuchung vorgestellt und der erweiterte Verständnisansatz ankerstädtischer Funktionen diskutiert. Der Untersuchungsraum – die Brandenburgische Lausitz – ist Gegenstand des Kapitel 4. Er wird anhand seiner geografischen sowie raum- und siedlungsstrukturellen Merkmale dargestellt. Im Anschluss werden ankerstädtische Funktionen von Kleinstädten im Untersuchungsraum empirisch untersucht (Kap. 5), wobei einerseits eine Bewertung anhand von Rängen erfolgt (Kap. 5.1) und andererseits eine Clusteranalyse durchgeführt wird, um funktionsspezifische Ähnlichkeiten aufzudecken (Kap. 5.2). Das abschließende Fazit (Kap. 6) fasst die Ergebnisse zusammen und gibt einen Ausblick auf zukünftige Forschungen und Untersuchungsbedarfe.

2. Raum- und Siedlungsstrukturen

2.1 Zentrum und Peripherie

Die Typisierung von Stadt und Land stellt eine divergierende Beschreibung dar. Beide Typen konkurrieren nicht nur untereinander, sondern bedingen sich auch wechselseitig (Danielzyk et al. 2019: 33). Eine Abgrenzung und ein grundsätzliches Verständnis der Begrifflichkeiten sind oft erst in der Synthese beider möglich (Steinführer/Porsche/Sondermann 2021; Porsche/Steinführer/Sondermann 2020; Danielzyk et al. 2019: 33). Zudem kommen vermehrt deskriptive Ansätze in der Planung (anhand definitorischer Größen) oder auch im öffentlichen Diskurs zum Einsatz, die sich der klischeehaften Narrative von strukturschwachen, schrumpfenden ländlichen Räumen und prosperierenden Städten bedienen (Danielzyk et al. 2019: 33; Porsche/Steinführer/Sondermann 2020). Dabei gilt das Verständnis von Stadt und Land als eines von vielen, welches in den Raumwissenschaften differenziert wird. So wird sich in der sozialwissenschaftlichen Raum- und Regionalentwicklung beispielsweise auch mit dem begrifflichen Gegensatzpaar Zentrum–Peripherie auseinandergesetzt (Ministry of Regional Development CZ 2021; Danielzyk et al. 2019; Maikämper/Weidner 2017; Kühn 2016). Disziplinen wie die Geografie, die Soziologie, die Stadtplanung oder die Politikwissenschaften nutzen diese Begrifflichkeiten, jedoch liegen unterschiedliche Verständnisse zugrunde. Es werden regelmäßig interpretative Ansätze zur Annäherung herangezogen, die sich je nach Themenspektrum unterscheiden (vgl. dazu auch Kühn 2016: 22–24).

Gemein ist den Verständnissen, dass sie eine relationale Positionierung nutzen, um eine Art Lagebeziehung herzustellen: Die Peripherie wird als randständige Lage im Vergleich zum Zentrum definiert, das wiederum als Mittelpunkt einer Region, zugleich aber auch von Geschehnissen oder Handlungen verstanden wird (Danielzyk et al. 2019: 64; Kühn 2016: 22). Beide Begriffe zielen nicht auf eine eindeutige Positionierung ab, die eine grenzscharfe Einordnung zulässt. Viel eher wird ein punktuelles Verständnis von einem »Innen« und einem »Außen« zugrunde gelegt. In diesem bipolaren Ansatz werden keine direkten Beziehungen zu den Bereichen bzw. Lagen hergestellt, die als Zwischenzone eine Schnittmenge sowohl zum Zentrum als auch zur Peripherie herstellen. Stadt–Land sowie Zentrum–Peripherie sind kategorisierende Ansätze räumlicher Gliederungsebenen, die keinen Anspruch auf eine abschließende Definierbarkeit erheben.

2.2 Das Zentrale-Orte-Konzept als raumstrukturelle Sortierung

Eine planungsbezogene Übersetzung dieser typologischen und lageorientierten Auseinandersetzung bildet die wirtschaftsgeografische Theorie der Zentralen Orte, die auf Walter Christaller (1933) zurückgeht und bis heute als normatives Leitbild der dezentralen Konzentration prägend für die deutsche Landes- und Regionalplanung ist (Liefner/Schätzl 2012: 54). Die Konzeption beschreibt zentrale Funktionen von Städten, die diese für ihr Umland übernehmen. Die Zentralität wird aus dem funktionalen Bedeutungsüberschuss abgeleitet, der als Überangebot für das Umland zur Verfügung gestellt werden kann. Gemessen wird dieses anhand von zentralen Diensten und Gütern, zu denen neben Handel, Handwerk, Verwaltung und Dienstleistungen auch Kirchen, Schulen und Bildungseinrichtungen, Kulturstätten, medizinische Einrichtungen und Verkehrsinfrastrukturen zählen (Kühn 2016: 35–36). Christallers Theorie ist als System Zentraler Orte angelegt und flächendeckend als räumliches Netz und hierarchische Gliederungsebene anwendbar. Es unterscheidet entsprechend der funktionalen Ausstattung zwischen Zentralen Orten »niederer« und »höherer« Ordnung und begünstigt eine dezentrale Konzentration (Christaller 1980: 28).

Für Raumordnung und Landesplanung bildet das Zentrale-Orte-System auch heute noch die raumordnerische Basis und strukturelle Entscheidungsgrundlage (vgl. u.a. Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg 2019) etwa für Mittelzuweisungen oder »Einwohnerveredelung«.[1] Unabhängig von seiner grundsätzlichen Bedeutung wird das Zentrale-Orte-System aber auch kritisch betrachtet und in der praktischen Umsetzung diskutiert: Die funktionale und strukturelle Bedeutung der Städte könne damit nur unzureichend abgebildet werden und aktuelle Dynamiken blieben unberücksichtigt (Danielzyk/Priebs 2020; Kühn 2016: 42; vgl. dazu

1 Siehe den Artikel von Hesse, Starke und Mengs in diesem Band.

auch Blotevogel 2002). Aus dieser Kritik entstehen neue Ansätze und Modelle, die darauf abzielen, die Systematik anzupassen bzw. zu optimieren, um das Verständnis der funktionalen und räumlichen Bedeutung von Städten zueinander und in ihrem Raumgefüge realitätsnäher abzubilden.

2.3 Ansätze alternativer Raumsortierung

Der wissenschaftliche Diskurs bietet bereits unterschiedliche Denkrichtungen und Perspektiven der Auseinandersetzung gegenüber einem veränderten Raum- und Funktionsverständnis. Dabei dominieren Betrachtungen mit regionalem Fokus, die auf »große Städte« und deren Bedeutung für die Umlandversorgung abstellen, etwa die Debatten um Regiopolen und Regiopolregionen (vgl. das BBSR-Forschungsprojekt »Regiopolen und Regiopolregionen in Deutschland«[2]; BBSR o.J.) bzw. um Metropolen und Metropolregionen (Binder/Matern 2020; Lange/Krämer 2019; vgl. dazu auch Aring/Reuther 2008; Growe 2018). Einen solchen regional fokussierten Ansatz stellt auch die Auseinandersetzung mit »erfolgreichen metropolenfernen Regionen« dar (vgl. Danielzyk et al. 2019). Hier steht die positive Entwicklungsdynamik jener regionalen »Zwischenräume« von Stadt und Land im Mittelpunkt, die bislang ungenügend systematisch aufbereitet und in den raumplanerischen Debatten infolge prägender Narrative von »strukturschwach und schrumpfend« vernachlässigt wurden (Lange/Krämer 2019).

Ein weiterer Ansatz, der einen konkreten Stadttypus in den Fokus rückt, ist die Annäherung über Mittelstädte und ihre Bedeutung für das Umland (vgl. dazu RWTH Aachen 2021; Osterhage/Siedentop 2021). Hier steht die Spezifik von Mittelstädten als regionale Stabilisatoren einer Grunddaseinsvorsorge im ländlich-peripheren Raum im Mittelpunkt (vgl. Ries 2018). Auch hierbei wird die Strahlkraft jeweils größerer Städte vorausgesetzt.

Den beiden Perspektiven ist gemein, dass sie größere Städte im Kontext einer Region betrachten. Hierbei spielen Entwicklungskorrelationen von kleinen Städten zur jeweils nächstgelegenen Agglomeration eine wichtige Rolle: Zum einen als nachteilige Lage im (Entwicklungs-)Schatten *(agglomeration shadow)*, zum anderen begünstigt durch Anknüpfungen an Entwicklungsstärken *(borrowing size)* (vgl. Burger et al. 2015; Meijers/Burger/Hoogerbrugge 2016).

---

2 Das Forschungsprojekt »Regiopolen und Regiopolregionen für Deutschland« zielt auf eine Stärkung ländlicher Räume ab und soll die Regiopolregion in der Raumordnung etablieren. Regiopolen bezeichnen dabei jene Oberzentren, die als Versorgungsknoten für ihr großes und ländlich geprägtes Umland dienen und die gesellschaftliche, kulturelle, ökonomische und technologische Entwicklung maßgeblich beeinflussen. Weitere Informationen hierzu unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/region-gestalten/initiativen/2020/regiopolregionen/01-start.html.

2.4 Funktionsräumliches Modell der Ankerstadt

Als theoretisch-konzeptioneller Rahmen wird das Modell der Ankerstadt eingeführt, um die bislang unzureichend gefassten »Zwischenräume« zu klassifizieren bzw. zu beschreiben (vgl. Ries 2018; Eltges 2017; Maikämper/Weidner 2017; Reichel 2009). Auch wenn der Begriff »Modell« eine theoretische Fundierung suggeriert, muss konstatiert werden, dass dieser in der aktuellen Planungsdiskussion eher als Hilfskonstrukt für weitere Auseinandersetzungen aufgegriffen wird. Er wird genutzt, um Ankerstädte als Entwicklungsimpulse im Raum zu verstehen (Reichel 2009: 105). In diesem Sinne wird im Folgenden der Begriff der Ankerstadt herangezogen und beschreibt Kleinstädte (definiert über die Einwohnerzahl zwischen 5.000 und 20.000) als räumliche Anker zwischen Zentrum und Peripherie (auf regionaler Ebene).

Eine Grundlage dieses Modells bildet das Zentrale-Orte-Konzept (siehe Kap. 2.2), allerdings mit dem Anliegen, die eingangs ausgeführten Kritikpunkte des Konzepts in Verbindung mit erweiterten Themen im Rahmen der Debatte um politische und gesellschaftliche Transformationsprozesse wie dem demografischen Wandel, der Digitalisierung, neuen Mobilitätsmustern oder den Folgen des Klimawandels als Diskussionsgrundlage weiterzuentwickeln.

Dem Modell der Ankerstadt wohnt der Grundgedanke inne, zur Wahrung gleichwertiger Lebensverhältnisse entsprechend Art. 72 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) in der spezifischen Region beizutragen (Leibniz-Institut für raumbezogene Sozialforschung 2019). In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist dieser Ansatz im Landesentwicklungsplan (Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg 2019) enthalten. Ankerstädte sollen demnach zur Sicherung der Daseinsfunktionen in den Zentralen Orten beitragen und vor allem Erreichbarkeiten sichern. Aufgrund ihrer Lage – üblicherweise fern von großstädtischen Agglomerationsräumen – wird ihnen eine Stabilisierungsfunktion zur Stärkung ländlicher Räume zugesprochen (ebd.).

Anders als Klein- oder Mittelstädte werden Ankerstädte nicht über ihre Bevölkerungszahl, sondern über ihre funktionellen Eigenschaften beschrieben. Trotzdem werden sie regelmäßig in Größe und Eigenart mit Klein- oder Mittelstädten gleichgesetzt. Eine Ankerstadt wird darüber hinaus als wichtiger Versorgungsstandort des Umlands verstanden, der zentralörtliche Funktionen der nächsthöheren Hierarchiestufe übernehmen kann. Folglich wird ihr mindestens eine Zwischenstellung zwischen grundfunktionalem Schwerpunkt und mittelzentraler Bedeutung zugesprochen. So vergrößert sich ihr (angedachter) Einzugsbereich und damit auch ihre Bedeutung als Versorgungszentrum für das Umland, unabhängig von landes- und regionalplanerischen Zuordnungen.

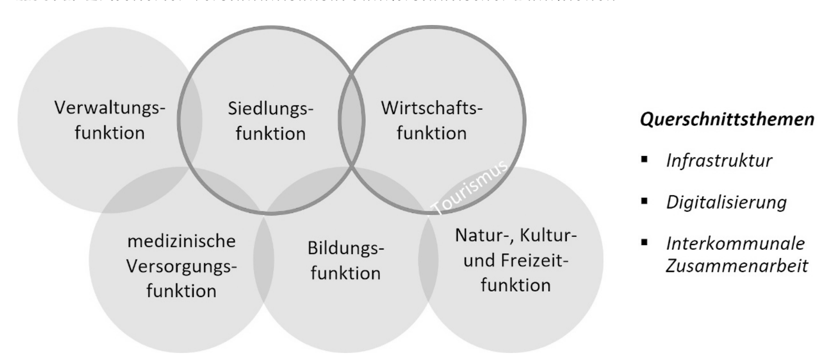
Eine funktionale Differenzierung und Erweiterung des modellhaften Charakters der Ankerstadt nimmt Reichel (2009) vor. Er konstatiert, dass aufgrund ver-

änderter raumstruktureller Rahmenbedingungen bestehende Raumentwicklungsstrategien weiterzuentwickeln sind (ebd.: 104). Er versteht Ankerstädte als Instrumente zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Schaffung von Anziehungspunkten der Versorgung und des Arbeitsmarktes sowie als soziale Kommunikationsorte, die in Interaktion mit dem räumlichen Verflechtungsbereich stehen (ebd.: 114). Ihre funktionale Ausprägung beschreibt er über eine Siedlungs-, Verwaltungs- und Bildungsfunktion. Darüber hinaus zählt Reichel ihre medizinische Versorgungs- und Wirtschaftsfunktion, ihre Funktion als überregionaler Verkehrsknotenpunkt sowie ihre Funktion als Freizeit- und Kulturstandort als merkmalsgebend auf (ebd.). Die beschriebenen Funktionalitäten sind vergleichbar mit den Mindestanforderungen an Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die in Zentralen Orten zu bündeln sind (vgl. Borsdorf/Bender 2010; BBSR 2012; Einig 2015).

3. Methodik: Erweiterter Verständnisansatz ankerstädtischer Funktionen

In der vorliegenden Untersuchung wird Reichels Ankerstadt-Modell (2009) zu sechs Funktionen (Siedlungs-, Verwaltungs-, Wirtschafts-, Bildungs-, medizinische Versorgungsfunktion und die Funktion als Natur-, Kultur- und Freizeitstandort) zusammengefasst und funktional verschnitten, um empirisch abgrenzbare Untersuchungseinheiten zu bilden (siehe Abb. 1). Diese Funktionen haben gemeinsame Schnittmengen, die in ihrer wechselseitigen Bedeutung eingehender betrachtet werden können. Zunächst bestehen zwischen den sechs Funktionen direkte Zusammenhänge: So bildet unter anderem der Tourismus eine zentrale Schnittstelle zwischen der Wirtschaftsfunktion und der Funktion als Natur-, Kultur- und Freizeitstandort. Weiterhin liegen allen Funktionen die drei Querschnittsthemen Infrastruktur, Digitalisierung und interkommunale Zusammenarbeit zugrunde, das heißt, deren Ausprägungen haben unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der zentralen Ankerstadt-Merkmale. Diese haben wiederum das Potenzial, Ankerstädte im Untersuchungsraum zu identifizieren. Die Querschnittsthemen können den Umfang und die Reichweite des kommunalen Verflechtungsbereichs darstellen und aufzeigen, welche Chancen für die identifizierte Gemeinde bestehen, einen (positiven) Einfluss auf ihr Umland auszuüben und somit dem Status einer Ankerstadt gerecht zu werden.

Abb. 1: Erweiterter Verständnisansatz ankerstädtischer Funktionen



Quelle: Reichel 2009; eigene Darstellung

Der vorliegende Beitrag stellt auf die explorative Auseinandersetzung mit zwei ausgewählten Funktionen ab: der Siedlungs- und der Wirtschaftsfunktion. Im direkten Vergleich zu den anderen ankerstädtischen Funktionen weisen sie die höchste Datenverfügbarkeit auf kommunaler Ebene auf und geben zeitgleich die Möglichkeit, die Innovations- und Wachstumspotenziale der Gemeinde und deren stabilisierende Wirkung zu beurteilen. Beide Funktionen werden als Erprobungsgrundlage eines eigenen empirischen Auswertungssettings herangezogen und für den konkreten Untersuchungsraum statistisch aufbereitet.

Die getroffene Auswahl der beiden Funktionen liegt zudem im gewählten Untersuchungsraum Brandenburgische Lausitz begründet. Für diesen vom Strukturwandel geprägten Raum werden hinsichtlich der Siedlungs- und Wirtschaftsfunktion deutlich erkennbare Entwicklungen erwartet, die insbesondere in Form der begonnenen Langzeitbetrachtung die Überprüfbarkeit des Modells erlauben sollen. Die Untersuchung setzt in dieser ersten Forschungsphase als Langzeitstudie auf einen quantitativ vergleichenden Ansatz, der als Synthese aus den vorhandenen Auseinandersetzungen zu ankerstädtischen Funktionen und den eigenen Merkmalserweiterungen antizipiert wird, um die funktionale Bedeutung der Städte zu ermitteln. Aus dieser Merkmalssynthese der sechs Funktionsbereiche entsteht ein erweitertes Ankerstadt-Modell. Die Untersuchung der Siedlungs- und Wirtschaftsfunktion wird als Auftakt der Forschung zum Ankerstadt-Modell verstanden. Erst die umfassende Auseinandersetzung und Analyse aller Funktionen wird eine abschließende Beurteilung der Ankerfähigkeit im Untersuchungsraum ermöglichen.

Als Basis wurden statistische Daten der betrachteten Gemeinden über die Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (2022) erhoben. Ergänzt wurde die Datensammlung durch die Zuarbeit öffentlicher und privater Institutionen wie die Datenauslese der Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB o.J.), der Industrie- und

Handelskammer Cottbus (IHK o.J.), des Wegweisers Kommune (Bertelsmann Stiftung o.J.a) und der Immobiliendatenbank der *Immobilienzeitung* (IZ 2022).

3.1 Siedlungsfunktion

Die Siedlungsfunktion bildet die Bedeutung einer Gemeinde als Wohnstandort ab. Sie wird im Weiteren über die vier Merkmale Demografie, Wohnzentralität, Wohnraumsituation und Entwicklung der Wohnbaufläche beschrieben (siehe Abb. 2). Die zugrunde liegenden Daten beziehen sich je nach Verfügbarkeit und Aktualität auf die Berichtsjahre 2017 bis 2019. Die messbaren Ausprägungen der Bevölkerungsentwicklung und des Wanderungssaldos bilden die demografischen Entwicklungen der Gemeinde ab. Positive Werte deuten hier auf einen Bevölkerungsanstieg und ein Wachstum der Kommune hin. Diese werden als Indikatoren bezüglich der Attraktivität als Wohnstandort – ob aktiv erzeugt oder passiv erreicht – interpretiert.

Abb. 2: Merkmale der Siedlungsfunktion

Quelle: eigene Darstellung

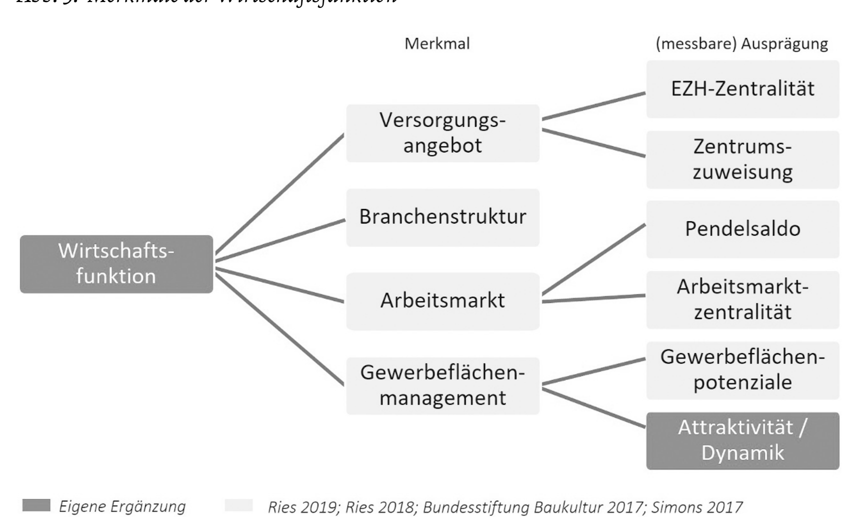
Das Verhältnis zwischen der Bevölkerung einer Kommune und deren Anzahl an Arbeitsplätzen kennzeichnet die Wohnzentralität (vgl. BBSR 2018). Eine hohe Wohnzentralität impliziert, dass mehr Personen in einer Gemeinde wohnen, als dort Beschäftigte tätig sind. Weiterhin ist die Wohnraumsituation in der

Betrachtung essenziell. Sie setzt sich aus dem Wohnungsbestand, dem Wohnungsleerstand (Simons 2017: 9) und der Miet- und Kaufpreise für Wohnraum (Ries 2019: 16) zusammen. Die Entwicklung des Wohnungsbestandes bildet die Nachfrage nach Wohnraum ab, woraus abgeleitet werden kann, inwieweit die Kommune als Wohnstandort attraktiv ist. Ähnliches kann auch hinsichtlich der Entwicklung des Wohnungsleerstandes und der Miet- und Kaufpreise pro Quadratmeter Wohnraum dargestellt werden. Die Entwicklung der Wohnbaufläche lässt eine Beurteilung der Bedeutung der Kommune als Wohnstandort zu – ähnlich wie es bezüglich der Wohnraumsituation der Fall ist.

3.2 Wirtschaftsfunktion

Die Wirtschaftsfunktion beschreibt die Bedeutung einer Kommune als Wirtschaftsstandort. Sie wird im Weiteren über die vier Merkmale Versorgungsangebot (Bundesstiftung Baukultur 2017), Branchenstruktur (Ries 2019: 15), Arbeitsmarkt (ebd.: 14) und Gewerbeflächenmanagement (Simons 2017: 10) klassifiziert. Als Schnittstelle zur Funktion des Natur-, Kultur- und Freizeitstandorts lässt sich der Tourismus als Teilgebiet der Wirtschaftsfunktion bestimmen (siehe Abb. 3). Die zugrunde liegenden Daten beziehen sich je nach Verfügbarkeit und Aktualität auf die Berichtsjahre 2017 bis 2019.

Abb. 3: Merkmale der Wirtschaftsfunktion



Quelle: eigene Darstellung

Jedem Merkmal liegen messbare Ausprägungen aus kommunalen Statistiken zugrunde. So wird das Versorgungsangebot über die Einzelhandelszentralität (EZH-Zentralität) (Ries 2019: 16) und die Zentrumszuweisung (Simons 2017: 9) charakterisiert. Die Einzelhandelszentralität beschreibt das Verhältnis des Einzelhandelsumsatzes einer Region zur einzelhandelsrelevanten Kaufkraft. Sie ist somit ein Indikator für die Attraktivität eines Ortes als Einzelhandelsstandort. Die Zentrumszuweisung gilt als Indikator für das Versorgungsangebot einer Kommune. Sie wird über den zentralörtlichen Status entsprechend den Zentrale-Orte-Kategorien des BBSR (2021) beschrieben. Je höher die Zentrumszuweisung ist, desto positiver ist die Auswirkung auf die lokale Wirtschaft bzw. desto eher wird dieser Rückschluss für die weitere Bearbeitung zugrunde gelegt.

Der Arbeitsmarkt einer Kommune kann gleichermaßen über den Pendelsaldo wie über die Arbeitsmarktzentralität (BBSR 2018) beschrieben werden. Ein positiver Pendelsaldo bzw. ein Überschuss an Einpendelnden weist auf eine starke Anziehung der Kommune als Arbeitsort hin. Die Arbeitsmarktzentralität hingegen beschreibt das Verhältnis zwischen den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeits- und am Wohnort und gibt damit an, wie viele Arbeitsplätze je Einwohner_in zur Verfügung stehen (Bertelsmann Stiftung o.J.b). Damit ist sie ein Maß, um die Bedeutung als Wohn- oder Arbeitsstandort zu bemessen. Ist die Zentralität größer als 1, indiziert dies eine hohe Bedeutung als Arbeitsmarktstandort, da mehr Beschäftigte von außerhalb in der Kommune tätig sind.

Das Merkmal der Branchenstruktur (Ries 2019: 15) erfasst die funktionale Spezialisierung bzw. Mischung des Arbeits- bzw. Wirtschaftsmarkts einer Kommune. Sie bemisst sich anhand der Anzahl der Erwerbstätigen nach Wirtschaftsbereichen. Ein hoher Branchenmix wird als positiv hinsichtlich der Wirtschaftsstruktur gewertet, da er einen vielfältigen Arbeitsmarkt und eine höhere Resilienz in Krisenzeiten erwarten lässt.

Ferner wird das kommunale Gewerbeflächenmanagement über die Gewerbeflächenpotenziale (Ries 2019: 16) und die Attraktivität bzw. Dynamik anhand der Gegenüberstellung von Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen eingeschätzt. Gewerbeflächenpotenziale zeigen hierbei die Verfügbarkeit freier Gewerbeflächen an, die die Unternehmensansiedlung befördern bzw. überhaupt erst zulassen können. Der Aspekt der Attraktivität und Dynamik ist insofern von besonderer Bedeutung für das Modell, da darüber sehr kurzfristig Aktualisierungen im konkreten Untersuchungsfall berücksichtigt werden.

Die verwendeten Messgrößen sollen die Attraktivität der Gemeinde als Wohn- oder Wirtschaftsstandort abbilden. Neben klassischen, in der Forschung bereits etablierten Kennzahlen wie der Wohnzentralität (BBSR 2018), der Arbeitszentralität (ebd.) oder der Einzelhandelszentralität (Ries 2019: 16) ermöglicht diese Erweiterung des Modells eine umfassendere Beurteilung der Qualitäten der Städte im Untersuchungsraum. Die Kombination aus statischen und dynamischen Merk-

malen erlaubt es zudem, Dynamiken im Raum zu identifizieren und Potenziale offenzulegen. Die verwendeten Messgrößen sollen die Attraktivität der Gemeinde als Wohn- oder Wirtschaftsstandort abbilden. Neben klassischen, in der Forschung bereits etablierten Kennzahlen wie der Wohnzentralität (BBSR 2018), der Arbeitszentralität (ebd.) oder der Einzelhandelszentralität (Ries 2019: 16) ermöglicht diese Erweiterung des Modells eine umfassendere Beurteilung der Qualitäten der Städte im Untersuchungsraum. Die Kombination aus statischen und dynamischen Merkmalen erlaubt es zudem, Dynamiken im Raum zu identifizieren und Potenziale offenzulegen.

4. Untersuchungsraum: Die Brandenburgische Lausitz

Als Untersuchungsraum zur tiefergehenden Auseinandersetzung mit den beschriebenen Diskursthemen und dem methodischen Setting dient der Süden Brandenburgs, im Speziellen die Brandenburgische Lausitz: ein im Umbruch befindlicher Raumzuschnitt, der Teil der Metropolregion Berlin-Brandenburg ist.

Trotz der Einheitlichkeit suggerierenden Zugehörigkeit ist die Struktur des Untersuchungsraums stark heterogen: Sie reicht geografisch wie raumstrukturell vom Verdichtungsraum (»Speckgürtel«) der Bundeshauptstadt Berlin bis zu peripheren, ländlichen Lagen an der Grenze zum Nachbarstaat Polen. Die Entfernung zur Metropole Berlin ist am östlichen Gebietsende mit mehr als 130 Kilometern groß und nur noch bedingt dem regionalen Einflusskreis der Bundeshauptstadt zuzuordnen. Die sächsische Großstadt Dresden ist räumlich-funktional auch für die Lausitz bedeutsam, mit 110 Kilometern Entfernung (Referenzmessung zu Cottbus) jedoch ebenfalls nicht maßgeblich versorgungsrelevant.

Die große Heterogenität, die sich auf großmaßstäblicher Ebene im Untersuchungsraum zeigt, fällt in der differenzierten Betrachtung auf Ebene der Stadttypen geringer aus. Unterschiede zwischen Kleinstädten und ländlichen Räumen sind zwar (auch) vorhanden, in ihren Ausprägungen zueinander, im Vergleich zu Metropole und Landesgrenze jedoch nachrangig von Bedeutung für die Funktionalität und Versorgung des jeweiligen Umlandes.

Die Unterschiede – insbesondere diejenigen zwischen den Kleinstädten und ihren jeweiligen Versorgungsfunktionen für das Umland – nehmen jedoch mit den dynamischen Entwicklungen infolge des kohlebedingten Strukturwandels zu. Diese Veränderungen und Wechselwirkungen sollen im Rahmen einer Langzeitbetrachtung auch empirisch nachgewiesen werden.

Der Untersuchungsraum ist ein Teilgebiet des Lausitzer Reviers – ein Bergbaurevier zur Förderung von Braunkohle, das im Zuge der Strukturwandelprozesse im Rahmen des Kohleausstiegs spätestens 2038, idealerweise bis 2030, aus dem Süden Brandenburgs und dem nördlichen Sachsen zusammengefasst wurde (Deut-

scher Bundestag 2020). Die Bezeichnung Brandenburgische Lausitz zielt des Weiteren auf den strukturpolitischen Zusammenschluss aus Landkreisen und kreisfreien Städten ab, der im Abschlussdokument der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung (»Kohlekommission«) definiert wurde (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2019). In Brandenburg umfasst dieser Raum die Landkreise Dahme-Spreewald (LDS), Spree-Neiße (SPN), Oberspreewald-Lausitz (OSL), Elbe-Elster (EE) und die kreisfreie Stadt Cottbus (CB). Für die vorliegende Untersuchung wird damit auf eine statistisch abgrenzbare Definition der Lausitz zurückgegriffen, die auf den Grenzen der Landkreise und kreisfreien Stadt aufbaut (siehe Abb. 4). Weitere kulturräumliche Abgrenzungsmöglichkeiten dieser Region liegen, teils abweichend, vor, bleiben jedoch unberücksichtigt.

Abb. 4: Verortung des Untersuchungsgebiets mit 17 Städten in der Brandenburgischen Lausitz

Quelle: eigene Darstellung

Daneben ist für das Untersuchungsgebiet die infrastrukturelle Netzanbindung prägend. Die Brandenburgische Lausitz wird von den Bundesautobahnen A13 und A15 durchzogen, die die Verbindung zwischen Berlin und Dresden (A15) bzw. Forst (Lausitz) (A13) sichern. Das Autobahndreieck Spreewald bei Lübbenau/Spreewald bildet das Verbindungsstück zwischen den Routen. Zugleich durchqueren die Bahnlinien der RB11, RB43, RB46, RB49, des RE2, RE5, RE10, RE18 und des IC17 und IC56 das Untersuchungsgebiet und stellen wichtige Verkehrsanbindungen dar.

Bereits seit Jahrzehnten prägen ökonomische und gesellschaftliche Schrumpfungsprozesse die Brandenburgische Lausitz, die in den vergangenen Jahren nur zum Teil und in ausgewählten Orten zumindest in eine Stabilisierung überführt werden konnten. Aktuell steht unter anderem infolge des Braunkohleausstiegs 2038/2030 (SPD/Bündnis 90/Die Grünen/FDP 2021) ein erneuter Strukturwandel an, der bereits jetzt neue Herausforderungen mit sich bringt.

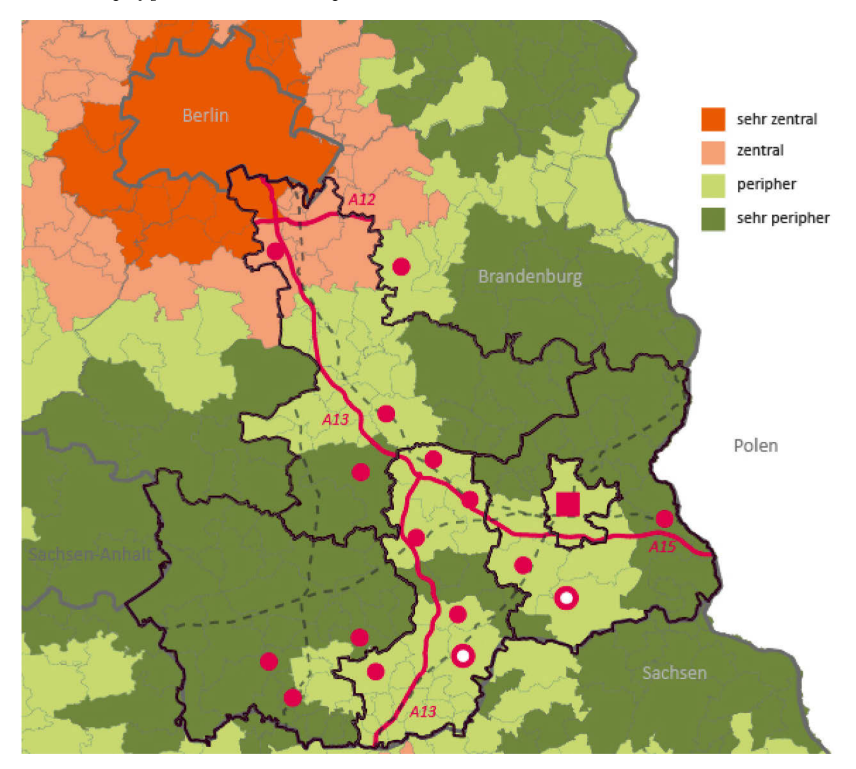
Die Brandenburgische Lausitz ist von Kleinstädten und Landgemeinden geprägt, die – typisch für Brandenburg – wichtige Versorgungsfunktionen für den ländlichen Raum übernehmen und die städtische Lebensrealität widerspiegeln. Die Anzahl der Kleinstädte im gesamten Land Brandenburg liegt bei 96 und entspricht damit fast der Hälfte aller Kommunen/Städte des Landes. 56 dieser Kleinstädte (18 größere Kleinstädte, 38 kleinere Kleinstädte) liegen in den vier Landkreisen der Lausitz (BBSR 2020).

Aufgrund der beschriebenen räumlichen Ausgangslage, die stark von der infrastrukturellen Anbindung an die Metropolen Berlin und Dresden abhängt, werden nachfolgend solche (Klein-)Städte vertiefend untersucht, die sich in direkter Nähe (15 km Radius von den Autobahnen A13 und A15 und Schienenknoten) befinden. Folglich umfasst die Untersuchungsgesamtheit 14 Kleinstädte – Mittenwalde (Mark), Storkow (Mark), Lübben (Spreewald), Luckau, Lübbenau/Spreewald, Vetschau/Spreewald, Calau, Großräschen, Finsterwalde, Drebkau, Lauchhammer, Forst (Lausitz), Bad Liebenwerda und Elsterwerda – sowie als prägende Funktionsanker die Großstadt Cottbus und die zwei Mittelstädte Senftenberg und Spremberg (siehe Abb. 4 und Abb. 5). Diese 17 Städte werden in Bezug auf ihre ankerstädtischen Funktionen in der Brandenburgischen Lausitz exemplarisch untersucht.

In Bezug auf die siedlungsstrukturelle Regionstypik ist die Lausitz (sowie das gesamte Land Brandenburg) dem ländlichen Raum zuzuordnen (BBSR 2020; siehe Abb. 5). Entsprechend dieser Typisierung leben weniger als 33 Prozent der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten, was auf den hohen Anteil an Landgemeinden und Kleinstädten zurückzuführen ist. Die Differenzierung der Lausitz nach bundesweiten Raumtypen der Lage zeigt ein Gefälle in räumlicher Abhängigkeit zu den Bundesautobahnen A15 und A13 und der Schienenverbindung in Richtung Berlin. Die Städte und Gemeinden der Lausitz, die im direkten Einzugsbereich der Autobahnen liegen, sind dem Lagetypus »periphere Orte« zuzuordnen, während die im Weiteren untersuchten Städte zu den »sehr peripheren Räumen« zählen (BBSR-Berechnung

u.a. entsprechend der Erreichbarkeit der nächsten Großstadt für eine Tagesbevölkerung von 150.000 in zwei Fahrtstunden über die Autobahn; vgl. BBSR o.J.).

Abb. 5: Lagetypen im Untersuchungsraum



Quelle: eigene Darstellung nach BBSR 2020

Darüber hinaus ist die Lausitz auf der brandenburgischen Seite von einem starken Zentralitätsgefälle von der südlichen Grenze zu Sachsen bis zur nördlichen Grenze zum Land Berlin geprägt. Dies wird unter anderem an der Bevölkerungsentwicklung in Kombination mit weiteren Indikatoren (u.a. Gesamtwanderungssaldo, Anzahl der 20- bis 64-Jährigen, Anzahl der Arbeitsplätze, Arbeitslosenquote, Höhe der Gewerbesteuer je Einwohner_in) deutlich. Die Berlin-fernen Landkreise Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz und Spree-Neiße entfallen in die Kategorie der schrumpfenden bzw. stark schrumpfenden Gebiete, während die sogenannten Überschwappeffekte aus der Metropole im direkt angrenzenden Landkreis Dahme-Spreewald zu einer wachsenden Entwicklung führen (BBSR 2020).

Direkt an das Stadtgebiet Berlin angrenzend erstreckt sich bis zum Autobahnring der A10 das »Berliner Umland« (Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg 2019: 17). Dieser Raum profitiert stark vom Wachstum der Hauptstadt, gerät jedoch auch deshalb zunehmend an die eigenen räumlich-funktionalen Grenzen. Dies äußert sich beispielsweise auf dem Immobilienmarkt: Neben steigenden Miet- und Kaufpreisen für Wohnraum und Bauland wird das Angebot an privaten und gewerblich nutzbaren Baugrundstücken geringer (Franzke 2020).

Dem schließen sich die »Städte der zweiten Reihe« an. Aufgrund ihrer guten Bahnanbindung nach Berlin in maximal einer Stunde profitieren auch diese Orte vom Wachstum der Hauptstadt (Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg 2019: 11). Folglich ist dort bereits ein erhöhter Druck zur Flächenentwicklung spürbar, der sich in stetig steigenden Immobilienpreisen äußert. Noch ist keine Verknappung freier Wohn- und Gewerbeflächen wahrnehmbar, jedoch kann das anhaltende Wachstum der Hauptstadt sowie anderer Oberzentren dies begünstigen (Boeth 2019). Mit zunehmender Entfernung werden die wahrgenommenen Entwicklungsmuster der Räume deutlich differenzierter. Sie werden als »Zwischenräume« verstanden (vgl. Saupe 2009: 30–31). Durch den Tourismus prosperierende Lagen und Städte stehen stagnierenden Orten gegenüber, die von den umliegenden Mittel- und Oberzentren abhängig sind.

Die ländlich geprägten Bereiche fernab der Großstadtregion werden als »Peripherie« beschrieben (Maikämper/Weidner 2017). Dieser negativ konnotierte Begriff wird jedoch der Bedeutung, die der Peripherie zugesprochen wird, nicht gerecht (vgl. auch Kühn 2016). Aufgrund ihrer geringen Abhängigkeit von Berlin besitzen diese Orte der Peripherie eine starke impulsgebende Funktion, die sich stabilisierend auf ihr Umland auswirkt. Sie weisen zum Teil vergleichsweise geringe Immobilienpreise auf, sind jedoch auch von Abwanderung und Schrumpfung betroffen.

5. Empirische Untersuchung ankerstädtischer Funktionen von Kleinstädten in der Brandenburgischen Lausitz

Die vorliegende Untersuchung bildet einen ersten Vorstoß, das Ankerstadt-Modell empirisch zu untersetzen. Sie basiert maßgeblich auf zwei sich ergänzenden Herangehenswiesen: der quantitativen Bewertung von Funktionen anhand von Rängen (Kap. 5.1) und einer Clusteranalyse (Kap. 5.2). Während mithilfe von Rängen der Bedeutungsgrad im Kontext der Untersuchungskohorte bestimmt werden kann, beschreiben die abgeleiteten Cluster Ähnlichkeiten der jeweiligen Städte in der Untersuchungsmenge zueinander.

5.1 Bewertung anhand von Rängen

Um die ausgewählten ankerstädtischen Funktionen – Siedlungs- und Wirtschaftsfunktion – zu quantifizieren und den analysierten Entwicklungen eine Bedeutung beizumessen, werden die den Funktionen zugrunde liegenden statistischen Daten und Entwicklungsverläufe anhand eines Punktesystems bewertet.

Dazu werden den 17 Städten für jede messbare Ausprägung Punkte gegeben. Ein Punkt entspricht dabei der niedrigsten Wertung; 17 zu erreichende Punkte bilden den Höchstwert. Die Einzelwertung der messbaren Ausprägungen bildet dann zu gleichen Anteilen die Bepunktung des entsprechenden Merkmals. Somit kann eine Stadt in dem betrachteten Merkmal maximal 17 Punkte erreichen. Die Summe der Punkte je Merkmal bildet im Ergebnis die Gesamtbewertung für eine Stadt innerhalb der betrachteten Funktion.

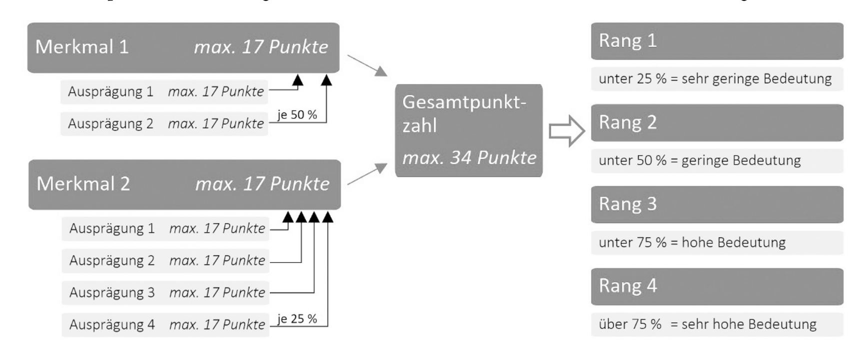
$$Gesamtpunktzahl\ Funktion\ x = \sum Punktzahl\ Merkmal\ 1 + \cdots + Punktzahl\ Merkmal\ n$$

$$Punktzahl\ Merkmal\ x = \sum \frac{Punktzahl\ messbare\ Ausprägung\ 1}{n} + \cdots \frac{Punktzahl\ messbare\ Ausprägung\ n}{n}$$

Der Grad der Bedeutung der jeweiligen Stadt wird darauf aufbauend anhand von vier Rängen abgebildet. Diese Verallgemeinerung erlaubt die Gewichtung der untersuchten Städte in Bezug auf die Ankerfunktionen und eine bessere Vergleichbarkeit untereinander (siehe Abb. 6).

Die Ränge stufen sich einheitlich jeweils zu 25 Prozent von der Gesamtpunktzahl ab und stellen die verschiedenen Einstufungsgrade der Ankerfunktionen dar. Erreicht eine Stadt weniger als 25 Prozent der Gesamtpunktzahl, so wird dies als sehr geringe Bedeutung in der entsprechenden Funktionalität interpretiert. Wenn sie hingegen mehr als 75 Prozent der Gesamtpunktzahl erreicht, steht dies für eine sehr hohe Bedeutung innerhalb der Funktion.

Abb. 6: Operationalisierung der Ankerstadt-Funktionen über Merkmale und Ränge



Quelle: eigene Darstellung

Rangbewertung Siedlungsfunktion

Die Beurteilung der Siedlungsfunktion erfolgt über die Summierung der Punktzahlen der Merkmale Demografie, Wohnzentralität, Wohnraumsituation und Entwicklung der Wohnbauflächen. Dabei steht eine hohe Gesamtpunktzahl stellvertretend und verallgemeinernd für eine große Bedeutung als Wohnstandort. Aufgrund der unzureichenden Datenlage im Untersuchungsgebiet konnte die messbare Ausprägung des Wohnungsleerstands bis dato nicht für die Bewertung der Siedlungsfunktion berücksichtigt werden.

Alle untersuchten (Klein-)Städte in der Brandenburgischen Lausitz haben mindestens eine geringe Bedeutung als Wohnstandort (25 bis < 50 % der Gesamtpunktzahl), keine Stadt weist eine sehr geringe Bedeutung als Wohnstandort auf (< 25 % der Gesamtpunktzahl). Die geringste Bedeutung als Wohnstandorte im Vergleich der untersuchten Städte übernehmen Spremberg, Drebkau, Mittenwalde (Mark), Elsterwerda, Senftenberg, Forst (Lausitz) und Luckau. Die höchste Wertung erreicht Lübbenau/Spreewald und stellt damit die einzige Kommune dar, die mehr als 75 Prozent der Gesamtpunktzahl bezüglich ihrer Siedlungsfunktion erreichen konnte. Cottbus als einzige Großstadt im Untersuchungsgebiet verzeichnet eine hohe Bedeutung als Wohnstandort (50 bis < 75 % der Gesamtpunktzahl). Auch wenn die demografischen Entwicklungen in der Stadt durchaus positiv zu bewerten sind, mindern vor allem die moderate Flächenentwicklung für Wohnbauflächen und die geringere Kaufpreisentwicklung für Wohnraum im Vergleich zu den anderen Untersuchungsräumen das Ergebnis.

Anhand der Auswertung ist bereits eine Korrelation zum zunehmend angespannten und weiter wachsenden Wohnungsmarkt zu erkennen, der sich aus dem Berliner Umland auch stärker in Richtung Lausitz ausweitet. Der zugrunde liegende Datenzeitraum (2017–2019) stellt auf den Status quo ab; bereits zurückliegende

Entwicklungsspitzen in diesem Funktionssegment, wie sie die Städte im Berliner Umland bereits mehrheitlich durchlaufen haben, müssen im Weiteren in einer rückblickenden Betrachtung im gleichen methodischen Setting nachgewiesen werden.

Rangbewertung Wirtschaftsfunktion

Die vorläufige Bewertung der Wirtschaftsfunktion wird über die Summierung der Punktzahlen der Merkmale Versorgungsangebot, Branchenstruktur, Arbeitsmarkt und Gewerbeflächenmanagement hergeleitet. Eine hohe Gesamtpunktzahl stellt eine hohe Bedeutung als Wirtschaftsstandort dar.

Die Analyse zeigt, dass alle Städte eine geringe (25 bis < 50 % der Gesamtpunktzahl) bis hohe (50 bis < 75 % der Gesamtpunktzahl) Bedeutung als Wirtschaftsstandort haben. Die jeweiligen Bewertungsränder »sehr geringe Bedeutung« (< 25 % der Gesamtpunktzahl) und »sehr hohe Bedeutung« (> 75 % der Gesamtpunktzahl) weist keine Stadt auf. Die geringste Bedeutung bei der Wirtschaftsfunktion haben im Vergleich zu allen untersuchten die Städte Drebkau, Storkow (Mark) und Calau; die höchste Bedeutung weist Senftenberg auf.

Auffällig ist zudem, dass eine erhöhte Homogenität der Wertungen zur Messung des Bedeutungsgrades der Wirtschaftsfunktion bei den Städten im Untersuchungsraum besteht. Dies wird auf die bislang prägende wirtschaftsstrukturelle Ausrichtung zur Braunkohle zurückgeführt.

5.2 Clusteranalyse zur Ermittlung von Ähnlichkeiten

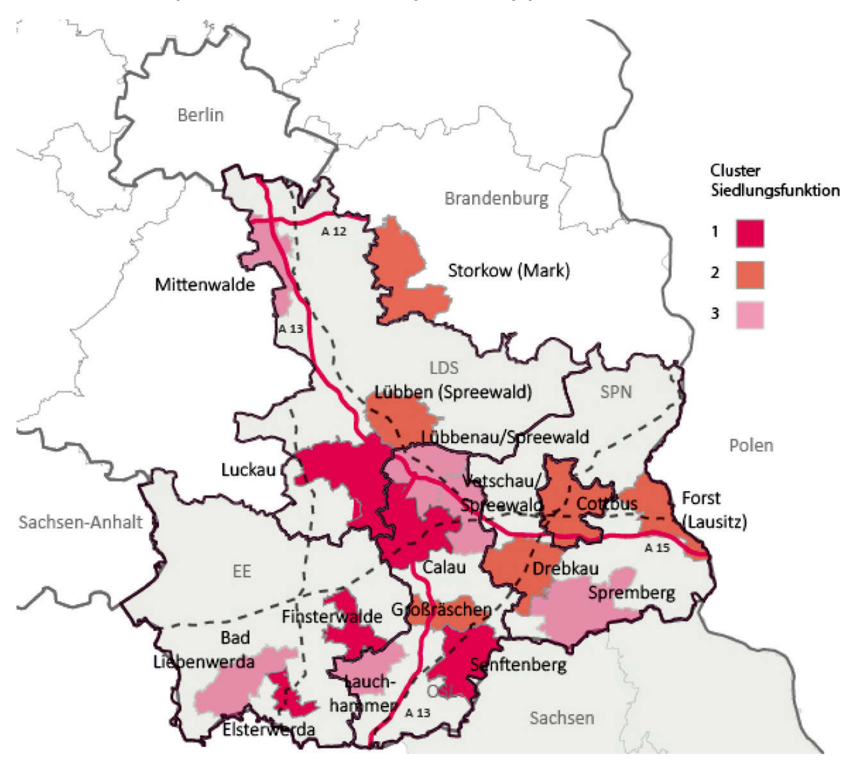
Die dargestellten Ähnlichkeiten einzelner Merkmale werden vertiefend mithilfe einer Clusteranalyse untersucht. Bezüglich der statistischen Datengrundlage liefert die hierarchische Clusteranalyse weiterführende Einblicke in die funktionstypischen Ausprägungen (Kronthaler 2021). Die Clusterung bildet Ähnlichkeiten zwischen den untersuchten Merkmalen und Entwicklungen in den Städten ab und ergänzt die bereits ermittelten Aussagen in Bezug auf vergleichbare Bedeutungsgrade zur Beurteilung ankerstädtischer Funktionen.

Da die empirischen Daten der messbaren Ausprägungen in verschiedenen Größenordnungen vorliegen, werden sie über den Mittelwert und die Standardabweichung normiert. Als Distanzmaß zur Bestimmung der Ähnlichkeit zwischen den Städten und den zugrunde liegenden statistischen Daten wird die quadrierte euklidische Distanz verwendet. Diese stellt die Summe aller quadrierten Distanzen für jede einzelne messbare Ausprägung zwischen den Untersuchungsräumen dar (vgl. Hedderich/Sachs 2020). Für die Clusterbildungen werden die Städte anschließend ihrer Wertigkeit entsprechend aufsteigend sortiert und mithilfe des Single-

Linkage-Verfahrens[3] zu Clustern zusammengefasst. Die Städte, die die geringsten euklidischen Distanzen zueinander aufweisen, bilden je ein Cluster.

Aufgrund der verhältnismäßig kleinen Gesamtmenge an zu untersuchenden Städten werden drei Cluster je Funktion abgeleitet. Innerhalb eines Clusters sind die summierten euklidischen Distanzen der Städte möglichst homogen, die zwischen den Clustern jedoch möglichst heterogen. Im Ergebnis bildet sich die in Abbildung 7 dargestellte Clusterung für die Siedlungsfunktion.

Abb. 7: Zuordnung der Städte zu Clustern bzgl. Siedlungsfunktion



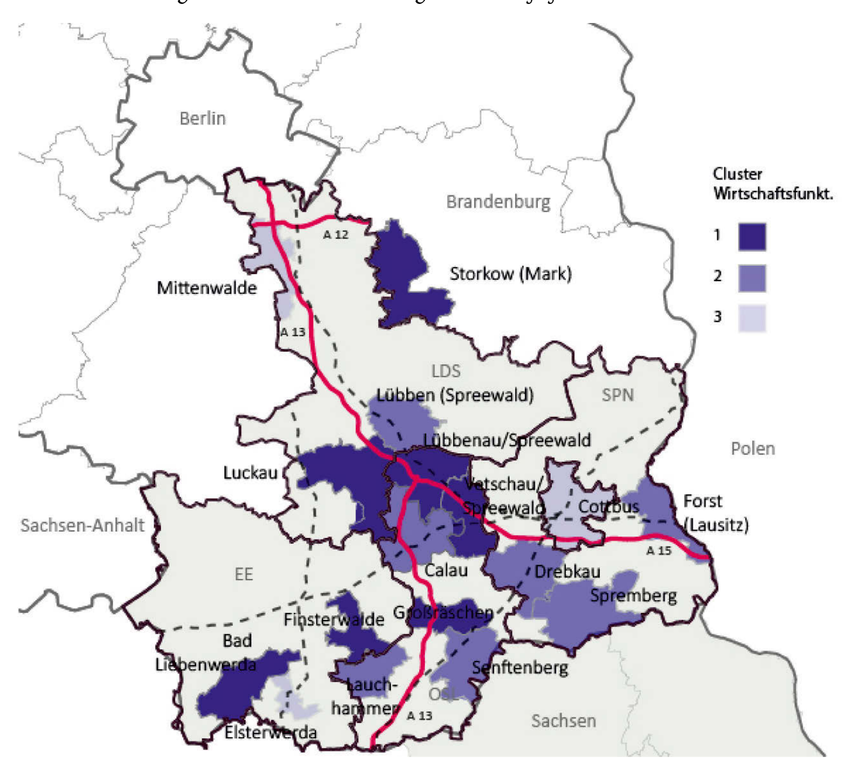
Quelle: eigene Darstellung

3 Das Single-Linkage-Verfahren beschreibt eine Clustermethode, bei der die Objekte (hier: Städte), die einander am ähnlichsten sind, d.h. deren Distanz zueinander am geringsten ist, in ein Cluster zusammengefügt werden (Bellgardt 2004: 234).

Die Clusterauswertung zeigt, dass in Bezug auf die Siedlungsfunktion mehrere Ähnlichkeiten bei den Städten auftreten, die es im Weiteren hinsichtlich der einzelnen untersuchten Merkmale auszuwerten gilt. Deutlich wird aber bereits in dieser Phase, dass die einzelnen Cluster mit einer ähnlichen Anzahl an Städten untersetzt sind, die Cluster keine räumliche Bündelung vorgeben und nicht maßgeblich an die Infrastrukturachsen gebunden sind. Im Rahmen der begonnenen Langzeituntersuchung wird im Detail geprüft (werden), welche Merkmale ausschlaggebend für diese Ähnlichkeiten sind und inwiefern sie auch funktionale Ähnlichkeiten widerspiegeln. So stellt die derzeitige Untersuchung beispielsweise eine Ähnlichkeit der Siedlungsfunktion zwischen den Städten Cottbus und Forst (Lausitz) dar. Die Entwicklungsrichtungen gehen jedoch bei diesen beiden Städten stark auseinander (Cottbus: Ausweisung neuer Wohnbauflächen und steigende Baugenehmigungen; Forst (Lausitz): flächiger Gebäuderückbau). Hier wird in weiteren Clusterauswertungen angeknüpft.

Innerhalb der Wirtschaftsfunktion konnten nicht alle messbaren Ausprägungen in die Berechnung der euklidischen Distanzen einbezogen werden. Die Daten zur Zentrumszuweisung und zur Branchenstruktur liegen lediglich in Textform vor, weshalb deren Berechnung im bislang gewählten Clusteransatz nicht möglich ist. Dementsprechend kann die Ähnlichkeit zwischen den Städten lediglich mit den Daten zum Arbeitsmarkt, zum Versorgungsangebot (Einzelhandelszentralität), zum Gewerbeflächenmanagement und zum Tourismus beurteilt werden. Daraus bilden sich die in Abbildung 8 veranschaulichten drei Cluster.

Abb. 8: Zuordnung der Städte zu Clustern bzgl. Wirtschaftsfunktion



Quelle: eigene Darstellung

Anders als bei der Clusterauswertung der Siedlungsfunktion, die eine ähnliche Verteilung der Städte je Cluster zeigt, fällt für die Wirtschaftsfunktion auf, dass die meisten Untersuchungsstädte in zwei Cluster einsortiert werden. Diese Gruppierung lässt erste Rückschlüsse auf wirtschaftsstrukturelle Ähnlichkeiten zu, die in der Lausitz als Braunkohlerevier zu erwarten sind und im Rahmen der Untersuchung in Bezug auf die damit verbundene Funktionsübernahme in Teilen nachgewiesen werden konnten. Dabei zeigen sich anhand der Cluster bereits auch Gruppierungen von Städten im Spreewald (Luckau, Lübbenau, Vetschau), die eine starke Korrelation zur Tourismusfunktion vermuten lassen und im Rahmen der Langzeituntersuchung sowie der Erweiterung der Clusteranalysen näher zu untersuchen sind.

6. Fazit

Die Abgrenzung und Interpretation der Gegensatzpaare Zentrum–Peripherie und Stadt–Land sind Gegenstand der raumwissenschaftlichen Diskussion. In der deutschen Raum- und Landesplanung wird bislang eine funktionale Annäherung mithilfe der Theorie der Zentralen Orte vorgenommen. Die fehlende Abbildung von aktuellen raumordnerischen Dynamiken und geänderten funktionellen und strukturellen Bedeutungen der Städte erfordert jedoch neue Modelle.

Den Ausgangspunkt dieser Forschung bildet die Überprüfung, inwieweit Kleinstädte als raumfunktionelle Anker für ihr spezifisches Umland fungieren. Der vorliegende Beitrag liefert einen Ansatz zur merkmalsbezogenen Annäherung an ein Modell der Ankerstadt. Während die Siedlungsfunktion den Bedeutungsgrad einer Gemeinde als Wohnstandort über die demografische Entwicklung, die Wohnraumzentralität, die Wohnraumsituation und die Entwicklung der Wohnbauflächen abbildet, kann die Wirtschaftsfunktion den Bedeutungsgrad als Wirtschaftsstandort bemessen. Hier liegen das Versorgungsangebot, die Branchenstruktur, die Situation auf dem Arbeitsmarkt und das Gewerbeflächenmanagement zugrunde. Weitere Merkmale sollen im Fortgang der Langzeituntersuchung ergänzt sowie um qualifizierte Aussagen erweitert werden.

Die quantitative Annäherung über statistische Methoden bildet hierfür eine Grundlage, stößt jedoch insbesondere hinsichtlich von Alleinstellungsmerkmalen und Identitäten der Kleinstädte an Grenzen. Qualitative Methoden zur Ergänzung eher subjektiver bzw. individueller Lebenswelten und Qualitäten in den kleinstädtischen Ankern sind daher im Weiteren erforderlich.

Aufgrund ihrer ländlichen Prägung, des wirtschaftsstrukturellen Umbruchs und unterschiedlicher Entwicklungsdynamiken wurde die Brandenburgische Lausitz als Untersuchungsraum für eine explorative Untersuchung ausgewählt. Entlang des Verbindungswegs der Autobahnen A13 und A15 und der Streckenführung diverser Bahnlinien wurden 17 (Klein-)Städte verortet, die den Forschungsgegenstand für die Anwendung des hergeleiteten Methodensettings zur Untersuchung ankerstädtischer Funktionen bieten.

Die Anwendung des statistischen Modells zeigt, dass vor allem die Datenbeschaffung als Grundlage für solche quantitativen Analysen problembehaftet ist. Insgesamt ist die Datenlage auf kommunaler Ebene brüchig. Differenziertes Datenmaterial ist oft lediglich auf Kreisebene verfügbar, das wiederum keine aussagekräftigen Rückschlüsse auf die Entwicklung innerhalb der Kommune in Bezug auf das Potenzial zur Ankerstadt zulässt. Die zum Teil mangelhafte Datenverfügbarkeit ist zwar im Kontext der Kleinstadtforschung bekannt (vgl. Porsche/Steinführer/Sondermann 2020), jedoch überrascht die teils starke Überalterung der Daten und deren unstrukturierte Aufbereitung bzw. Sortierung. Gerade in einem wirtschaftlich und gesellschaftlich hoch dynamischen Entwicklungsraum wie der Lausitz sind

belastbare empirische Untersuchungen, die auch auf unterschiedliche Zeithorizonte abstellen sollen, nur sehr aufwendig zu beschaffen, woraus eine eingeschränkte Aussagekraft der erwirkten Ergebnisse resultiert.

Diese erste Erprobungsphase wird sukzessive erweitert, indem die Funktionsbetrachtung um weitere Bestandteile eines Ankerstadt-Modells ergänzt wird. Im Rahmen einer Langzeitbetrachtung ist dazu die weitere empirische Untersetzung der Cluster, deren merkmalsbezogene Erweiterung sowie eine Ausweitung der Untersuchungsstädte vorgesehen. Die Erweiterung des Untersuchungsraums auf alle Kleinstädte in der Lausitz und folgend auf alle Kleinstädte im Land Brandenburg ist vorgesehen und wird die statistische Aussagekraft der Clusterergebnisse qualifizieren.

Auf Grundlage der gewählten Vorgehensweise und der gewonnenen Erkenntnisse können weitere Projekte und Themen angestoßen werden, die der Kleinstadtforschung dienen. Damit können Diskurse um Stadt-Land-Beziehungen (vgl. Steinführer 2021; Beetz 2021) oder auch die Innovationsfähigkeit von Kleinstädten (vgl. u.a. Mayer 2021) fallbezogen untersetzt und fortgeführt werden. Nicht zuletzt bietet die Untersuchung der ankerstädtischen Funktionen im Land Brandenburg das Potenzial zur Langzeitstudie, indem rückblickende Betrachtungen ein künftiges Entwicklungsszenario aufzeigen können.

Literatur

Aring, Jürgen/Reuther, Iris (2008): Regiopolen. Die kleinen Großstädte in Zeiten der Globalisierung. Berlin: JOVIS.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (o.J.): Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen. Raumtypen 2010. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/Raumtypen2010_vbg/Raumtypen2010_alt.html (letzter Zugriff am 11.3.2022).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2012): Klein- und Mittelstädte in Deutschland. Eine Bestandsaufnahme. Stuttgart: Steiner.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018): Klassifikation der Kleinstädte. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Studien/2016/Kleinstaedte/Downloads/Poster_3.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (letzter Zugriff am 11.3.2022).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. https://www.inkar.de/ (letzter Zugriff am 5.5.2020).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021a): Raumordnungsbericht 2021. Wettbewerbsfähigkeit stärken. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021b): Zentrale Orte in Deutschland. Analysen zur Ausstattung, Konzeption, Lage und Dynamik. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Beetz, Stephan (2021): Zentralität von Kleinstädten in ländlichen Räumen – Mythos und Realität. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 85–101.

Bertelsmann Stiftung (o.J.): Wegweiser Kommune. Kommunale Daten für eine innovative Zukunft. https://www.wegweiser-kommune.de/home (letzter Zugriff am 11.3.2022).

Binder, Julia/Matern, Antje (2020): Mobility and social exclusion in peripheral regions. In: European Planning Studies 28/6, 1049–1067.

Blotevogel, Hans Heinrich (Hg.) (2002): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. Hannover: ARL.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019): Kommission »Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung«. Abschlussbericht. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/A/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff am 9.9.2021).

Boeth, Henning (2019): Zuzug aus Berlin als Entwicklungsimpuls für die Städte der zweiten Reihe? LAG Herbsttagung, 14.11.2019.

Borsdorf, Axel/Bender, Oliver (2010): Allgemeine Siedlungsgeographie. Wien u.a.: Böhlau.

Bundesstiftung Baukultur (2017): Deutschland braucht Ankerstädte. Pressemitteilung, 14.11.2017. https://www.bundesstiftung-baukultur.de/presse/detail/deutschland-braucht-ankerstaedte (letzter Zugriff am 17.4.2020).

Burger, Martijn J./Meijers, Evert J./Hoogerbrugge, Marloes M./Tresserra, Jaume Masip (2015): Borrowed Size, Agglomeration Shadows and Cultural Amenities in North-West Europe. In: European Planning Studies 23/6, 1090–1109.

Christaller, Walter (1980): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Darmstadt: WBG.

Danielzyk, Rainer/Friedsmann, Philipp/Hauptmeyer, Carl-Hans/Wischmeyer, Nadja (2019): Erfolgreiche metropolenferne Regionen. In: Joachim Lange/Stefan Krämer (Hg.), Erfolgreiche metropolenferne Regionen. Lehren für die Regionalentwicklung? Rehburg-Loccum/Ludwigsburg: Evangelische Akademie Loccum, 33–68.

Danielzyk, Rainer/Priebs, Axel (2020): Die Sicherung der Daseinsvorsorge durch Klein- und Mittelstädte als Beitrag des zentralörtlichen Systems zu gleichwertigen Lebensverhältnissen. In: Europa Regional 26/3, 7–21.

Deutscher Bundestag (2020): Investitionsgesetz Kohleregionen – Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen. InvKG.

Einig, Klaus (2015): Gewährleisten Zentrale-Orte-Konzepte gleichwertige Lebensverhältnisse bei der Daseinsvorsorge? In: Information zur Raumentwicklung 1/2015, 45–56.

Eltges, Markus (2017): Provinzstädte. Ein neuer Forschungsgegenstand. In: Institut für Stadtplanung – Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (Hg.), Provinzstädte neu definiert. Hochschultag vor Ort der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Cottbus, 22–23.

Franzke, Lutz (2020): Die Zukunft des Speckgürtels. https://www.politische-bildung-brandenburg.de/themen/so-ist-brandenburg/wirtschaft-und-arbeit/die-zukunft-des-speckguertels (letzter Zugriff am 19.11.2021).

Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/disl/dokumente/8141/dokument/13662 (letzter Zugriff am 9.9.2021).

Growe, Anna (2018): Metropolregion. In: Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover, 1507–1516.

Hedderich, Jürgen/Sachs, Lothar (2020): Angewandte Statistik. Methodensammlung mit R. Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum.

IHK – Industrie- und Handelskammer Cottbus (o.J.): IHK Cottbus. https://www.cottbus.ihk.de/ (letzter Zugriff am 22.3.2022).

IZ – Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft mbH (2022): IZ Research. https://iz-research.com (letzter Zugriff am 11.3.2022).

Kronthaler, Franz (2021): Statistik angewandt mit Excel. Datenanalyse ist (k)eine Kunst. Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum.

Kühn, Manfred (2016): Peripherisierung und Stadt. Städtische Planungspolitiken gegen den Abstieg. Bielefeld: transcript.

Lange, Joachim/Krämer, Stefan (Hg.) (2019): Erfolgreiche metropolenferne Regionen. Lehren für die Regionalentwicklung? Rehburg-Loccum/Ludwigsburg: Evangelische Akademie Loccum.

Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (2019): Anker im Raum? Klein- und Mittelstädte in strukturschwachen Regionen. Raumwissenschaftliches Kolloquium 2019. https://leibniz-irs.de/aktuelles/veranstaltungen/2019/02/anker-im-raum-klein-und-mittelstaedte-in-strukturschwachen-regionen/ (letzter Zugriff am 18.5.2020).

Maikämper, Moritz/Weidner, Silke (2017): Definitorische Annäherung und Assoziationen zur Provinzstadt. In: Institut für Stadtplanung – Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (Hg.), Provinzstädte neu definiert. Hochschultag vor Ort der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Cottbus, 6–9.

Mayer, Heike (2021): Wirtschaftliche Entwicklung und Innovationsdynamiken in Kleinstädten. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 140–154.

Meijers, Evert J./Burger, Martijn J./Hoogerbrugge, Marloes M. (2016): Borrowing size in networks of cities: City size, network connectivity and metropolitan functions in Europe. In: Papers in Regional Science 95/1, 181–198.

Osterhage, Frank/Siedentop, Stefan (2021): Mittlere Städte & Ländlicher Raum. Die strukturelle Bedeutung mittlerer Städte für die Erhaltung der Zukunftsfähigkeit des Ländlichen Raums von Baden-Württemberg. ILS-Working Paper 6.

Porsche, Lars/Steinführer, Annett/Sondermann, Martin (Hg.) (2020): Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen. Arbeitsberichte der ARL 28. Hannover.

Reichel, Frank (2009): Das Ankerstadtsystem. Modifikation des Zentrale-Orte-Systems als Beispiel einer veränderten raumordnerischen Entwicklungsstrategie in Berlin-Brandenburg. In: Marion Eich-Born (Hg.), Räumlich differenzierte Entwicklungs- und Förderstrategien für Nordostdeutschland. Hannover: Verlag der ARL, 104–123.

Ries, Elke (2018): Mittelstädte als Stabilisatoren ländlich-peripherer Räume. Technische Universität Kaiserslautern.

Ries, Elke (2019): Mittelstädte in Deutschland. Strukturen und neue Entwicklungen. In: Gabi Troeger-Weiß (Hg.), Mittelstädte: Schwarmstädte – Ankerstädte – Provinzstädte. Trends, Herausforderungen, Perspektiven, Handlungsansätze. 3. Dialogforum »Zukunft Land – Land der Zukunft«, 8–20.

RWTH Aachen (2021): Mittelstadt als Mitmachstadt. Qualitativer Wandel durch neue Kulturen des Stadtmachens. www.mittelstadtalsmitmachstadt.de/ (letzter Zugriff am 19.11.2021).

Simons, Harald (2017): Wohnen und Baukultur nicht nur in Metropolen. Berlin.

SPD/Bündnis 90/Die Grünen/FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen und den Freien Demokraten (FDP). https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf (letzter Zugriff am 10.1.2022).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Regionaldatenbank Deutschland. https://www.regionalstatistik.de/genesis/online (letzter Zugriff am 11.3.2022).

Steinführer, Annett (2021): Urbanität und Ruralität. Kleinstädte im »Dazwischen«? In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 62–84.

Steinführer, Annett/Porsche, Lars/Sondermann, Martin (Hg.) (2021): Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover.

WFBB – Wirtschaftsförderung Brandenburg (o.J.): Wirtschaftsförderung Brandenburg. Standort – Unternehmen – Menschen. https://www.wfbb.de/ (letzter Zugriff am 11.3.2022).

Zwischen Gießkanne und regionalem Anker

Empirische Ergebnisse zur finanziellen Förderung von Kleinstädten

Mario Hesse, Tim Starke und Christoph Mengs

Disziplinäre Reflexion

Die Untersuchung der Finanzlage und der finanziellen Probleme von Städten und Gemeinden in Deutschland konzentriert sich üblicherweise entweder auf großstädtische Problemlagen oder spezifische Herausforderungen von Klein(st)gemeinden. Auch der oftmals bemühte Dualismus von »Stadt und Land« fokussiert in der Regel auf die Randbereiche des Größenspektrums und übergeht hinsichtlich finanzieller Fragestellungen nicht selten die Kleinstädte in ihrer Mittelposition. Der Beitrag bedient sich der planerischen Klassifizierung des Typus *Kleinstadt* und ordnet diese Größenklasse hinsichtlich ihrer Finanzlage ein. Anders als im stadtplanerischen oder -soziologischen Kontext erfahren die Kleinstädte bisher keine gesonderte Würdigung in der finanzwissenschaftlichen Analyse.

Zugleich widmet sich der Beitrag dem Instrument der *Einwohnerveredelung* im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs, der eine bedeutsame Quelle für die finanzielle Ausstattung der Kommunen bildet. Hier verbindet sich ein finanzwissenschaftliches Thema mit Aspekten der Raumordnung, da sich die Rolle zentralörtlicher Funktionen und räumlicher Spillover-Effekte bei einer entsprechenden Gestaltung der Verteilungsinstrumente in der tatsächlichen Ausstattung der Kleinstädte niederschlagen kann.

Die drei dargestellten Fallbeispiele zeigen, dass Ankerfunktionen von Kleinstädten im Raum zunehmend wahrgenommen werden. Das Instrument Veredelung zentralörtlicher Funktionen im kommunalen Finanzausgleich stellt eine »intelligente Gießkanne« dar und ist bisherigen stark auf Pauschalierung setzenden Verfahren überlegen. Dafür ist es förderlich, konkrete funktionale Verflechtungen der Kleinstädte zu berücksichtigen, wenn diese als Grund- oder Mittelzentren qualifiziert sind. Dies erfordert eine noch stärkere Verzahnung verschiedener disziplinärer Ansätze der Finanzwissenschaft, der Raumordnung sowie der Stadtplanung und Stadtsoziologie. Der Artikel möchte hierzu einen Beitrag leisten.

1. Motivation und Forschungsfragen

Traditionell ist die Stadtforschung in Deutschland großstadtzentriert (Porsche et al. 2019: 2). Die Größenkategorie der Kleinstädte von 5.000 bis 20.000 Einwohner_innen[1] ist in der Forschung bisher eher unterrepräsentiert. Der identifizierte blinde Fleck in der Forschungslandschaft wird seit Ende der 2010er-Jahre kontinuierlich reduziert. Um die gleichwohl nach wie vor bestehende Forschungslücke zu füllen, gilt es, insbesondere vergleichende und interdisziplinäre Forschungsansätze zu verwenden (ebd.: 9–10). Hier setzt der vorliegende finanzwissenschaftliche Beitrag mit dem Fokus auf den fiskalischen Rahmen, in dem sich Kleinstädte bewegen, an. Bisher stellen Kleinstädte keinen eigenen finanzwissenschaftlichen Forschungsschwerpunkt dar. Stattdessen konzentrieren sich Forschungsansätze zu Gemeindefinanzen, wenn sie nach Gemeindetypen differenzieren, vorrangig auf Großstädte oder Klein(st)gemeinden und damit auf die Randbereiche des Größenspektrums (Boettcher/Freier/Geißler 2021).

Auch der oftmals bemühte Dualismus von »Stadt und Land« übergeht nicht selten die Kleinstädte in ihrer Mittelposition hinsichtlich ihrer finanziellen Prägung. Anders als in der Stadtentwicklung und Stadtsoziologie (Hannemann 2018) ist an dieser Stelle eine echte Forschungslücke auszumachen, wobei es nicht grundsätzlich an Daten mangelt. Um etwas mehr Licht ins Dunkel zu bringen, wird, der Definition von Kleinstädten folgend, im vorliegenden Beitrag auf finanzwissenschaftliche Forschungsschwerpunkte eingegangen, die einwohnerbezogene Ansätze nutzen und daher einen Konnex zwischen finanzwissenschaftlichen Ansätzen sowie Ansätzen der Kleinstadtforschung herstellen.

Die Finanzwissenschaft fokussiert auf die Einnahmen- und Ausgabentätigkeit von Gebietskörperschaften. Innerhalb dessen ist die fiskalföderalistische Forschung auf das ausdifferenzierte politische Mehrebenensystem ausgerichtet. Gegenstand der Überlegungen sind die Beziehungen und die damit einhergehende Kompetenz- und Finanzmittelverteilung zwischen den föderalen Ebenen und den einzelnen staatlichen Einheiten. Neben der optimalen Allokation öffentlicher Aufgaben und Ausgaben bilden distributive Fragestellungen einen Schwerpunkt dieses Forschungsgebiets (Rosen 2004: 260).

Der vorliegende Beitrag geht der Forschungsfrage nach, inwieweit die Funktionen der Kleinstädte in ihrer Finanzausstattung und ihrer Stellung im fiskalföderalen Gefüge miteinander korrespondieren. Hierzu wird offengelegt, anhand wel-

1 Die statistische Abgrenzung ist bereits seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Deutschland geläufig. So wird zwischen Landgemeinden (unter 2.000 Einwohner_innen/EW), Landstädten (2.000-5.000 EW), Kleinstädten (5.000-20.000 EW), Mittelstädten (20.000-100.000 EW) und Großstädten (ab 100.000 EW) unterschieden (Milbert/Fina 2021: 25–26).

cher Mechanismen und Instrumentarien Kleinstädte finanziell ausgestattet werden und ob dies eine Stärkung oder gar Schwächung ihrer Stellung gegenüber anderen Gemeindegrößenklassen mit sich bringt. Der Fokus des Beitrags liegt auf der Ausstattung aus den kommunalen Finanzausgleichssystemen der Länder, die einerseits von zentraler Bedeutung für die Finanzausstattung der Kleinstädte sind und andererseits ein Instrument der Landespolitik darstellen, die Stellung der Kleinstädte im räumlichen Gefüge mit einer konkreten Finanzausstattung zu verbinden. Somit prägen die Finanzausgleichssysteme die Möglichkeiten und Grenzen der öffentlichen Aufgabenerfüllung in Kleinstädten maßgeblich.

Mit Blick auf die Methoden der Kleinstadtforschung (Milbert/Fina 2021) nutzt der vorliegende Beitrag *quantitative Methoden*.[2] Es kommen Methoden der deskriptiven Statistik zur Anwendung, wofür zum einen auf Daten aus der amtlichen Finanzstatistik (Jahresrechnungsstatistik der Gemeinden und Gemeindeverbände, Schuldenstatistik; Datenstand 2018) und zum anderen auf die Regelungen der Finanzausgleichsgesetze der Länder, die verbindliche Festlegungen zur Ausstattung der Kleinstädte enthalten, zurückgegriffen wird.

Kleinstädte werden in Kapitel 2 zunächst mit Blick auf ihre heterogene Struktur im Vergleich zu den anderen Gemeindegrößenklassen systematisch eingeordnet. Zudem werden ihre Funktionen in der kommunalen Aufgabenwahrnehmung herausgearbeitet. Auf dieser Basis wird in Kapitel 3 auf die Finanzen der Kleinstädte eingegangen, wobei Vergleiche mit kleineren und größeren Gemeindegrößenklassen vorgenommen werden. Dabei steht zu Beginn die Einnahmenstruktur im Vordergrund (Kap. 3.1), woraufhin auf die Ausgabenstruktur (Kap. 3.2) und die Verschuldung (Kap. 3.3) eingegangen wird. Kapitel 4 knüpft an die im vorangegangenen Kapitel aufgestellte These an, wonach die Zuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich hinsichtlich der Finanzausstattung von Kleinstädten von hoher Bedeutung sind, aber lediglich einen geringen Teil ihrer gesamten Finanzausstattung repräsentieren. Dazu wird zu Beginn die Grundstruktur der kommunalen Finanzausgleichssysteme vorgestellt (Kap. 4.1). Diese verdeutlicht, dass bei der Bestimmung des kommunalen Finanzbedarfs zur Verteilung der Zuweisungen aus dem Finanzausgleich nach wie vor hauptsächlich auf die Einwohnerzahl abgestellt wird. In vielen Ländern findet eine sogenannte Einwohnerveredelung mittels einer sogenannten Hauptansatzstaffel statt, in deren Folge die Einwohnerzahlen größerer Gemeinden höher gewichtet werden und dabei einen größeren Finanzbedarf erzeugen (Kap. 4.2). Je nachdem, wie diese Hauptansatzstaffeln ausgestaltet sind, werden die Einwohnerzahlen der Kleinstädte unterschiedlich stark gewichtet, was sich auf die Höhe der erhaltenen Zuweisungen auswirkt. Angesichts der grundsätzlich kritisch

2 In der Finanzwissenschaft bilden neben Methoden der deskriptiven Statistik Regressionsanalysen einen wesentlichen Bestandteil der datengestützten Analyse.

betrachteten Hauptansatzstaffeln wurden in der jüngeren Vergangenheit Alternativen zur allgemeinen Einwohnerveredelung diskutiert, die in Kapitel 4.3 vorgestellt werden. Mit dem Zentrale-Orte-Ansatz wird dabei auf ein Konzept verwiesen, das die Verteilung der Finanzmittel aus dem Finanzausgleich mit den Landesentwicklungsplänen, und damit der raumstrukturellen Ebene, verbindet: Hierbei geht es darum, die zentralörtlichen Funktionen bei der Bemessung des kommunalen Finanzbedarfs systemadäquat zu berücksichtigen, was speziell den Kleinstädten entgegenkommt, da diese je nach Länderzugehörigkeit – bei all den Unterschieden in den länderspezifischen Charakteristika – zum Teil Grund- oder sogar Mittelzentren darstellen.

2. Einordnung der Kleinstädte

Gebietskörperschaften mit einer Einwohnerzahl zwischen 5.000 und 20.000 – kurz: Kleinstädte – bilden in Deutschland eine sehr heterogene Gruppe. So unterscheiden sie sich unter anderem in Bezug auf Lage und Funktion (Milbert/Porsche 2021: 14–17). Hinsichtlich finanzwissenschaftlicher Fragestellungen steht hierbei die Verteilung der Funktion im Mittelpunkt, um eine angemessene Ausfinanzierung der Aufgaben sicherzustellen. Insgesamt leben rund 21,8 Millionen Menschen in deutschen Kleinstädten (Statistisches Bundesamt 2021) – ihre Funktionserfüllung hat somit einen wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität sehr vieler Menschen.

Je nach Lage im Raum kann die Funktion von Kleinstädten erheblich variieren: Von fast reinen Wohnstandorten (sog. Schlafstädte) im suburbanen Raum von Metropolregionen bis hin zu regionalen Wirtschafts- und Versorgungszentren (sog. Anker) im peripheren ländlichen Raum (Hannemann 2018: 55). Aus der unterschiedlichen Funktion resultierend leiten sich verschiedene Anforderungen an die kommunale Leistungserfüllung ab. Falls die Kleinstadt in der regionalen Städtehierarchie keine relevanten Versorgungsfunktionen aufweist und andere Gebietskörperschaften in der Region zentralörtliche Funktionen für höherwertigere Güter und Dienstleistungen, Verwaltungsdienste, Arbeitsplätze sowie soziale und kulturelle Infrastruktur aufweisen, sind die Anforderungen, denen sich die Kommune stellt, gänzlich andere.[3]

Aus der skizzierten Varianz erwachsen sehr unterschiedliche und vielfältige Erwartungen an Kleinstädte hinsichtlich der Aufgabenerfüllung für die eigene Wohnbevölkerung und die lokal ansässigen Unternehmen und darüber hinaus für die Einwohner_innen umliegender kleinerer Gemeinden. Kleinstädte können in der Vergangenheit bedeutsame Standorte der Industrie, Verkehrsknotenpunkte oder Sitze

3 Diese Argumentation beruht auf dem Modell der Zentralen Orte, das erstmals von Christaller (1933) formuliert worden ist.

staatlicher Machthaber gewesen sein, was ihnen einen urbanen Charakter verleiht. Es können aber auch gewachsene Dörfer oder durch Gemeindezusammenschlüsse geprägte Gebietskörperschaften sein, die ihren ländlichen Charakter bewahrt haben und nur geringe Anzeichen von Verdichtung und Spezialisierung aufweisen (Krings 1972: 33ff.; Hannemann 2018: 51).

Die recht pauschale Kategorisierung verschiedener Städtetypen mit Bezug auf die Einwohnerzahl erweist sich einerseits als hilfreich, da eine schnelle Einordnung einer Gemeinde als Kleinstadt erfolgen kann. Andererseits ist sie nicht zuletzt Spiegelbild der verwaltungsseitigen Rahmenbedingungen. So gibt es im gesamten Land Nordrhein-Westfalen (NRW) nur vier Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohner_innen und mehr als 180 Gemeinden mit einer Einwohnerzahl zwischen 5.000 und 20.000, somit sind fast die Hälfte der nordrhein-westfälischen Gemeinden formal Kleinstädte. Auf der anderen Seite weisen etwa in Mecklenburg-Vorpommern (MV) – einem weiteren der 13 deutschen Flächenländer – nur sechs Prozent der Gemeinden mehr als 5.000 Einwohner_innen auf (42 Einheiten), die folglich aus dem sie umgebenden ländlichen Raum herausstechen (Statistisches Bundesamt 2021). Allerdings zeigt der Umstand, dass es in Nordrhein-Westfalen trotz einer zehnmal größeren Einwohnerzahl lediglich rund viermal so viele Kleinstädte gibt, dass die Einwohnerklassifizierung von Land zu Land unterschiedlich aussagekräftig ist.

Was die Kleinstädte jedoch eint, ist ihre Position hinsichtlich der Rahmenbedingungen von Städten und Gemeinden. Sie haben eine höhere funktionale Bedeutung als kleinere (Land-)Gemeinden bezogen auf ihre Versorgungsfunktion für Einwohner_innen und Gewerbetreibende. Sie verfügen überdies über ein ausdifferenziertes kommunales Leistungsangebot und nennenswerte öffentliche Leistungen, die über den Wirkungskreis der eigenen Einwohnerschaft hinausreichen. Gegenüber größeren Städten (Mittel- und Großstädte) mit einer höheren Spezialisierung im öffentlichen Leistungsangebot und großräumigeren Verflechtungen ist ihre Position ebenfalls abgegrenzt. Ob die skizzierte Mittelposition charakteristisch für ihre finanzielle Situation und ihre Entwicklungspfade ist, wird in den folgenden Abschnitten näher untersucht. Die Schwerpunkte der Analyse liegen auf den beiden Fragen, ob die unterschiedlichen Funktionen, die Kleinstädte erfüllen, auch einen Einfluss auf ihre finanzielle Ausstattung haben und ob die Einwohnerzahl ein geeigneter Maßstab ist, um diese Ungleichheiten in angemessener Weise aufzufangen.

3. Finanzen der Kleinstädte

3.1 Struktur der Einnahmen

Die Finanzstrukturen der Städte und Gemeinden in Deutschland sind in nicht unerheblichem Maße von ihrer Einwohnerzahl abhängig. Noch bedeutsamer ist

der Status als kreisfreie Stadt, der jedoch für Kleinstädte keine Rolle spielt (die kleinste kreisfreie Stadt Deutschlands ist Zweibrücken in Rheinland-Pfalz mit rund 34.000 Einwohner_innen). Die Kategorisierung als *Kleinstadt* hat dagegen keine unmittelbare regelgebundene Auswirkung auf die Zuweisung öffentlicher Aufgaben oder die Struktur der Einnahmen. Es handelt sich zwar um eine raumplanerische Einordnung, nicht aber um eine in der Finanzverfassung oder den fiskalischen Regeln genutzte Kategorisierung. Dies unterscheidet sie von den genannten *kreisfreien Städten*, aber auch beispielsweise von der verwaltungsrechtlichen Stellung als *Große Kreisstadt*. Inwiefern sich Kleinstädte in ihrer Einnahmenausstattung und Ausgabenstruktur von größeren und kleineren Gemeinden unterscheiden, wird nachfolgend überblicksartig dargelegt.

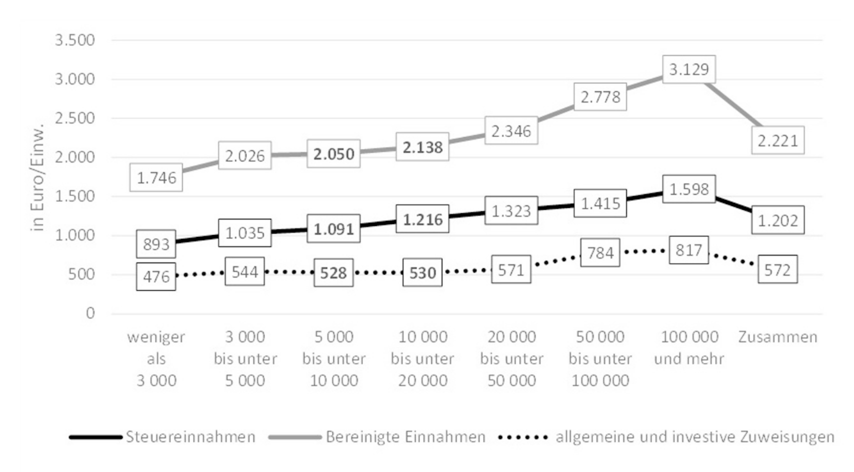
Für eine erste Einordnung ist festzuhalten, dass die durchschnittliche Einnahmenausstattung der kreisangehörigen Gemeinden und Städte je Einwohner_in in einem positiven Zusammenhang zur Gemeindegröße steht (siehe Abb. 1). Bezogen auf die Bereinigten Einnahmen[4] ist erkennbar, dass sich Kleinstädte sowohl »nach unten« – gegenüber kleineren Gemeinden – als auch »nach oben« – gegenüber den Mittel- und Großstädten – abgrenzen. Ein positiver Zusammenhang ist vor allem für die gemeindlichen Steuereinnahmen erkennbar, die insgesamt etwas mehr als die Hälfte der Gesamteinnahmen ausmachen. Aus dieser Perspektive reihen sich die Kleinstädte ohne erkennbare Brüche in den Gesamtzusammenhang ein – je größer die Gemeinden sind, desto höher fallen in der Regel auch ihre Pro-Kopf-Steuereinnahmen aus. Für die allgemeinen Zuweisungen der kreisangehörigen Gemeinden, die eine zweite bedeutsame Einnahmequelle darstellen, heben sich größere Städte mit mehr als 50.000 Einwohner_innen ebenfalls positiv ab. Ihre Einnahmen aus Zuweisungen sind höher als diejenigen der kleineren Städte und Gemeinden. Bei Städten mit 3.000 bis 50.000 Einwohner_innen sind dagegen nur geringfügige Differenzen und kein allgemeiner Anstieg der Einnahmenausstattung mit der Einwohnerzahl festzustellen. Dieser Umstand dämpft die zusammengefasste Mehrausstattung der Kleinstädte gegenüber kleineren Gemeinden.

Ein vertiefter Blick auf die Struktur der gemeindlichen Einnahmen nach Einwohnergrößenklassen (siehe Abb. 2) zeigt, dass Kleinstädte etwas mehr als die Hälfte ihrer Einnahmen aus Steuern generieren. Bei kleineren und größeren Gemeinden ist dieser Anteil geringer. Kleinere (Land-)Gemeinden sind im Durchschnitt steuerschwächer als Kleinstädte. Hieran zeigt sich, dass Kleinstädte bereits Funktionen als Gewerbestandorte erfüllen, die in höheren Einnahmen aus der Gewerbesteuer münden. Sie können allerdings nicht das Niveau größerer Städte erreichen.

---

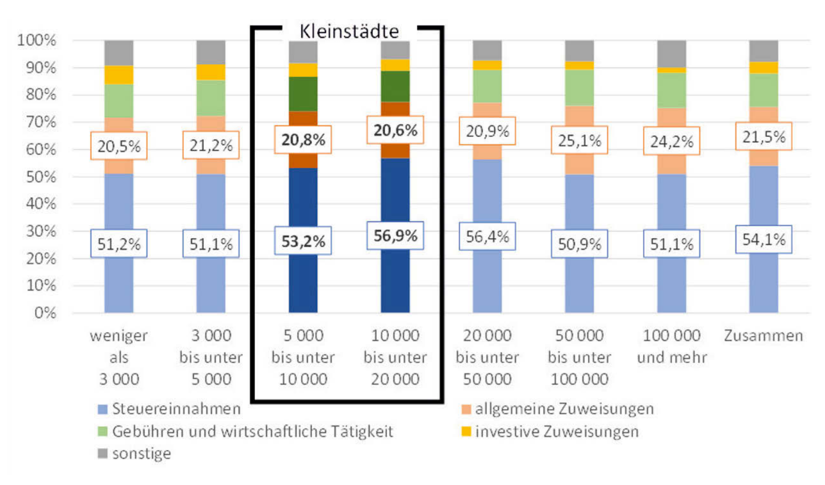
4 Bei den Bereinigten Einnahmen und Ausgaben erfolgt eine Bereinigung um die Zahlungen von gleicher Ebene (also zwischen Gemeinden, z.B. Kreisumlage) sowie um haushaltstechnische Verrechnungen. Es handelt sich um eine Standardgröße bei der Beschreibung und Bewertung öffentlicher Haushalte.

Abb. 1: Einnahmen kreisangehöriger Gemeinden nach Einwohnergrößenklassen; Stand: 2018, in Euro pro Einwohner_in



Quelle: eigene Berechnungen; Statistisches Bundesamt 2021

Abb. 2: Struktur der Einnahmen kreisangehöriger Gemeinden nach Einwohnergrößenklassen; Stand: 2018, in Prozent



Quelle: eigene Berechnungen; Statistisches Bundesamt 2021

Unterschiede in den Pro-Kopf-Einnahmen aus dem Gemeindeanteil an der Einkommensteuer, die Abweichungen in der Qualität und Attraktivität als Wohnstandort signalisieren, sind dagegen weder gegenüber größeren noch gegenüber kleineren Städten und Gemeinden auszumachen. In größeren Städten ist für den geringeren Anteil der Steuereinnahmen an den Gesamteinnahmen dagegen nicht die Steuerschwäche, sondern die wesentlich stärkere Ausstattung mit Landeszuweisungen ursächlich. Dies weist bereits auf eine erste Besonderheit der Kleinstädte hin: Einerseits sind sie im Durchschnitt nicht auffällig steuerschwach, was ein Zeichen dafür ist, dass viele Kleinstädte bedeutsame Gewerbestandorte sind. Andererseits werden sie offenbar in geringerem Umfang als größere Städte durch Zuweisungen der Länder gefördert. In keiner anderen Größenklasse finanzieren Gemeinden größere Anteile ihrer Leistungserbringung aus eigenen Steuereinnahmen als Kleinstädte. Dieses erste noch recht grobe Bild wird im weiteren Verlauf durch einen Blick auf ebenjene Landeszuweisungen vertieft.

3.2 Struktur der Ausgaben

Hinsichtlich der Ausgabenstruktur zeigen sich ebenso prägnante Zusammenhänge mit der Einwohnerzahl (siehe Abb. 3).[5] Mit steigender Einwohnerzahl geht die Bedeutung der »zentralen Finanzdienstleistungen« zurück. Dahinter verbergen sich vor allem die Kreisumlage und – je nach verwaltungsrechtlicher Struktur – Umlagen für Ämter und ähnliche Verbände.[6] Letztere übernehmen vor allem für sehr kleine Gemeinden gemeinsame Verwaltungsaufgaben, sodass die Gemeinden selbst nur noch über einen eingeschränkten Aufgabenkanon verfügen. Ebenfalls rückläufig ist der Bereich »Gestaltung der Umwelt«, in dem Betrieb und Unterhalt der lokalen technischen Infrastruktur sowie Ver- und Entsorgungsdienstleistungen zusammengefasst sind. Vereinfacht ausgedrückt befassen sich kleine Gemeinden vor allem mit der Bereitstellung von Basisleistungen für die lokalen Einwohner_innen und Gewerbetreibenden und geben größere Teile ihrer Aufgaben an übergeordnete Gemeindeverbände ab. Größere Einheiten erfüllen mehr Aufgaben selbst und verfügen über ein stärker ausdifferenziertes Leistungsangebot. Dies zeigt sich insbesondere in der zunehmenden Bedeutung der Bereiche »Schule und Kultur«. Sowohl größere Kultureinrichtungen mit einem regionalen und überregionalen Bezug als auch Schulstandorte werden angesichts der besseren Erreichbarkeit zunehmend in

5 Bei der Höhe der Ausgaben besteht ebenso wie bei den Einnahmen ein positiver Zusammenhang zur Gemeindegröße.

6 Die Kreisumlage wird in allen Ländern von den kreisangehörigen Gemeinden an die Landkreise zur Erfüllung überörtlicher Aufgaben gezahlt, vor allem für Sozialleistungen sowie räumlich übergreifende Infrastruktur. Die Zahlung von Amtsumlagen hängt von den Verwaltungsstrukturen im jeweiligen Land ab. Charakteristisch ist hier, dass größere Gemeinden Aufgaben für kleinere Gemeinden durchführen und dafür eine Umlage erhalten.

größeren Gemeinden angeboten. Der Bereich »Soziales und Jugend« ist maßgeblich durch den Betrieb von Kindertageseinrichtungen geprägt. Auch hier stehen Fragen der Erreichbarkeit im Fokus. Zudem werden in größeren Gemeinden zunehmend freiwillige Aufgaben der präventiven Jugendhilfe wahrgenommen.[7]

Die Kleinstädte befinden sich in dieser Hinsicht in einer mittleren Position. Mit ihren zunächst unauffälligen Strukturen drohen sie schnell übersehen zu werden. So werden in aktuellen wissenschaftlichen und politischen Debatten nicht selten eher die Problemlagen größerer Städte benannt, etwa der Ausbau ihrer Infrastruktur (Wachstums- und Erweiterungseffekte) oder die Klimatransformation im urbanen Kontext. Allerdings sind Kleinstädte aber oftmals auch nicht eingeschlossen, wenn Schwierigkeiten von Klein(st)gemeinden thematisiert werden, etwa die Aufrechterhaltung der grundlegenden Daseinsversorgungsleistungen oder die Anpassung an den demografischen Wandel (Boettcher/Freier/Geißler 2021).

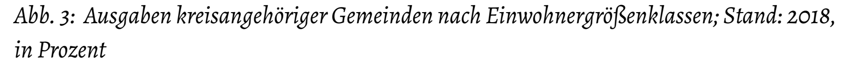
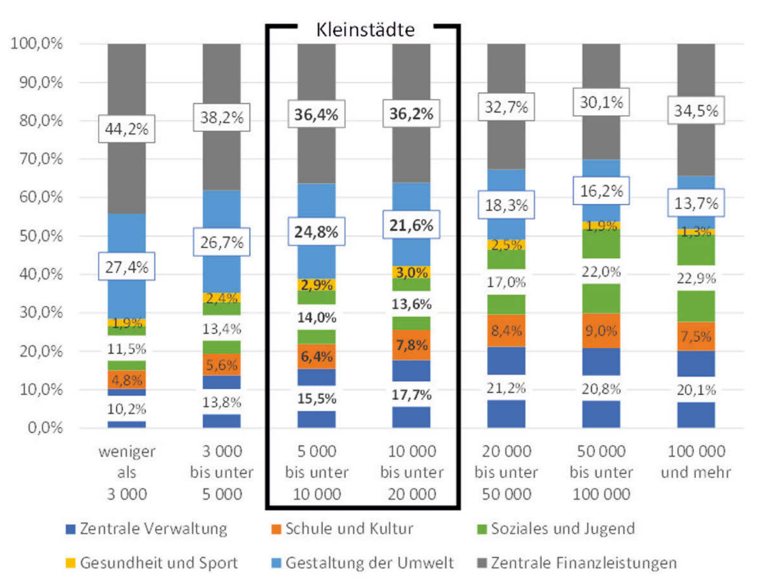


Abb. 3: Ausgaben kreisangehöriger Gemeinden nach Einwohnergrößenklassen; Stand: 2018, in Prozent



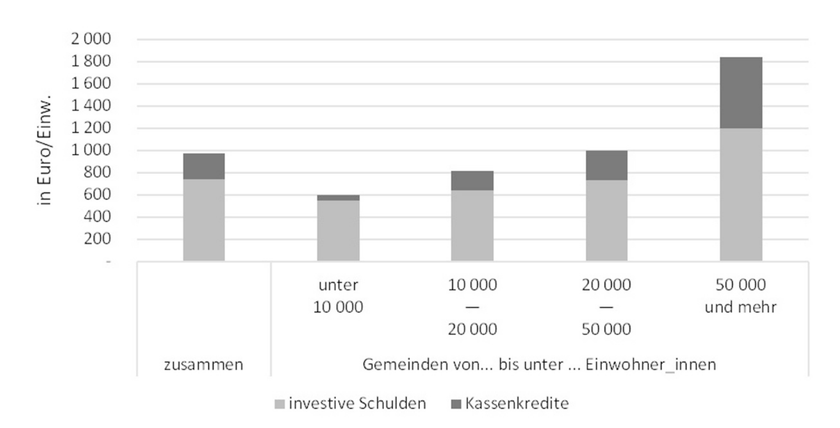
Quelle: eigene Berechnungen; Statistisches Bundesamt 2021

7 Für die Sozial- und Jugendhilfe sowie die kommunalen Leistungen der Grundsicherung sind in den Ländern in der Regel die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig. Daher repräsentieren die hier aufgezeigten Leistungen für kreisangehörige Gemeinden einen anderen Ausschnitt.

3.3 Schulden

Ein ergänzender Blick auf Höhe und Struktur der gemeindlichen Verschuldung zeigt, in welchem Umfang die Handlungsfähigkeit der Gemeinden durch finanzielle Lasten der Vergangenheit geprägt ist. Aus den Ist-Daten geht hervor, dass besonders größere Städte mit mehr als 50.000 Einwohner_innen überdurchschnittlich hohe Schuldenstände aufweisen (siehe Abb. 4). In den kleineren Gemeinden sind vor allem bezüglich investiver Schulden kaum größere Unterschiede feststellbar. Die besonders problematische Kassenkreditverschuldung spielt in Kleinstädten dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Hier konzentrieren sich die Problemlagen auf größere Kommunen, weshalb die diesbezügliche politische Debatte maßgeblich Großstädte adressiert.

Abb. 4: Schuldenhöhe und -struktur kreisangehöriger Gemeinden nach Einwohnergrößenklassen; Stand: 2018



Quelle: eigene Berechnungen; Statistisches Bundesamt 2021

3.4 Zwischenfazit

Auf Basis dieser deskriptiven Betrachtungen wird deutlich, dass die Kleinstädte zur Erfüllung ihrer umfangreichen Aufgaben eine aufgabengerechte Finanzausstattung benötigen. Neben den Einnahmen aus Steuern, Gebühren und Beiträgen oder auch Beteiligungen an wirtschaftlichen Unternehmen sind hier vor allem die Zuweisungen der Länder (und des Bundes) hervorzuheben. Charakteristisch für die Kleinstädte ist ihr vergleichsweise niedriger Anteil an Zuweisungen der Länder.

Der nachfolgende Abschnitt thematisiert diesen Umstand, legt die Gründe dafür dar und greift Lösungsansätze auf.

4. Einnahmen aus dem kommunalen Finanzausgleich und die Thematik der Einwohnerveredelung

Eine wichtige Rolle bei der Ausstattung der Kommunen mit Schlüsselzuweisungen spielt die sogenannte Einwohnerveredelung: Im Rahmen einer sogenannten Hauptansatzstaffel werden die Einwohnerzahlen größerer Gemeinden höher gewichtet, was ihnen einen größeren Finanzbedarf und dadurch (ceteris paribus) höhere (Schlüssel-)Zuweisungen beschert. Daraus resultieren wiederum unterschiedliche Problemlagen: So können Kleinstädte mit gleicher Einwohnerzahl unterschiedliche Funktionen im Raum wahrnehmen und demnach wiederum unterschiedliche Finanzbedarfe aufweisen. Darüber hinaus können die funktionalen Anforderungen in einem inversen Verhältnis zur Einwohnerzahl stehen, wodurch sich die allgemeine Einwohnerveredelung kontraproduktiv auswirkt.

Aus diesen Gründen wird im nachfolgenden Abschnitt exemplarisch für die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg (BB) und Sachsen (SN) auf alternative Ansätze eingegangen. Neben der Möglichkeit, die bestehende Hauptansatzstaffel abzuflachen, um die Einwohnerveredelung speziell für größere Gemeinden abzuschwächen, spielen Bedarfsansätze für sogenannte Zentrale Orte eine essenzielle Rolle: Diese verbinden die Verteilung der Zuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich mit der raumstrukturellen Ebene und bewirken, dass zentralörtliche Funktionen bei der Bemessung des kommunalen Finanzbedarfs systemadäquat berücksichtigt werden. Dies spielt eine wichtige Rolle für die Kleinstädte, da sie je nach Länderzugehörigkeit – bei all den Unterschieden in den länderspezifischen Charakteristika – zum Teil Grund- oder sogar Mittelzentren darstellen.

4.1 Grundstruktur des kommunalen Finanzausgleichs

Wie bereits gezeigt wurde (siehe Abb. 2), ist für Kleinstädte charakteristisch, dass sie einen vergleichsweise geringen Anteil ihrer Gesamteinnahmen aus Landeszuweisungen erhalten. Zuweisungen werden den Kommunen aus den Landeshaushalten sowohl außerhalb als auch innerhalb des kommunalen Finanzausgleichs gewährt und repräsentieren eine ihrer wichtigsten Einnahmequellen neben den Steuereinnahmen sowie Gebühren und sonstigen Leistungsentgelten (Lenk/Hesse/Starke 2019: 84ff.). Von den Mitteln, die den Kommunen aus den Landeshaushalten zugehen, fließen rund die Hälfte über den kommunalen Finanzausgleich. Im Jahr 2018 belief sich dieses Volumen über alle Flächenländer hinweg in der Summe auf etwa

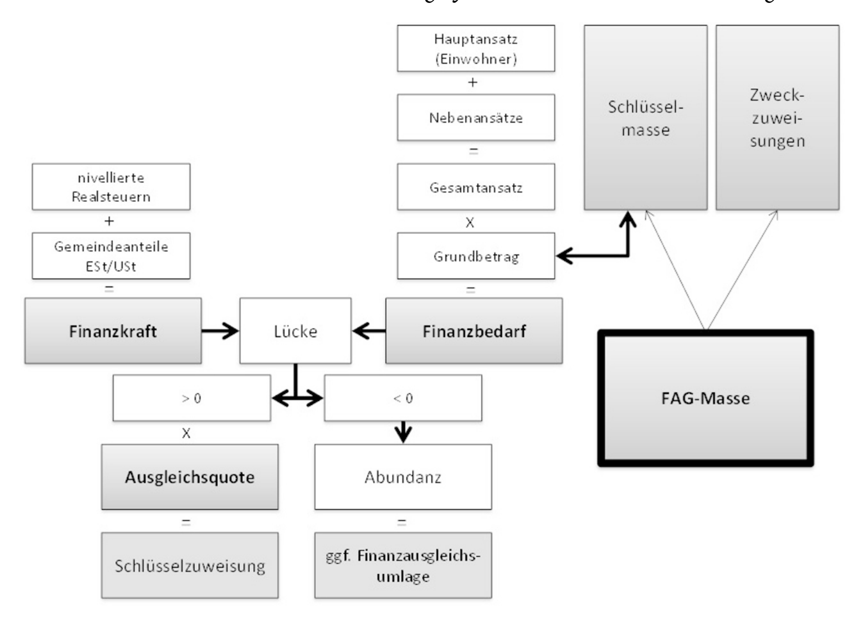
50 Milliarden Euro (eigene Berechnung auf Basis der Haushaltsrechnungen der Länder).

Innerhalb des kommunalen Finanzausgleichs werden Zuweisungen entweder in Form von Zweck- bzw. Bedarfszuweisungen zur Befriedigung besonderer Finanzierungserfordernisse zur Verfügung gestellt, die der Finanzausgleichsmasse vorab entnommen oder weisungs- und zweckbindungsfrei als allgemeine Schlüsselzuweisungen zur Verfügung gestellt werden. Damit erfüllen sie sowohl fiskalische als auch redistributive Funktionen, unterstützen die kommunale Selbstverwaltung gemäß Art. 28 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) und dienen der notwendigen Ergänzung der originären kommunalen Steuereinnahmen (Lenk/Starke/Hesse 2019: 327–329). Es handelt sich insbesondere bei den Schlüsselzuweisungen um ein Instrument des Steuerkraftausgleichs. Gleichzeitig ist es aber Aufgabe des kommunalen Finanzausgleichs, die Finanzsituation der Gemeinden insgesamt zu verbessern und insofern eine gleichmäßige Verteilung der Zuweisungen zu befördern. Unterschiede zwischen den Gemeinden müssen jeweils gut begründet werden. Das Schlüsselzuweisungssystem leistet bedeutende Verteilungsaufgaben, wobei es jedoch gemeindliche Bedarfe differenziert bewertet und daher mehr leistet als die sprichwörtliche Gießkanne.

Bei allen Unterschieden in den Detailregelungen folgen alle Schlüsselzuweisungssysteme einem deckungsgleichen Grundschema (siehe Abb. 5) (ebd.: 344): Für jede kreisangehörige Gemeinde wird individuell ein Vergleich zwischen Finanzkraft und Finanzbedarf hergestellt, wobei Standardisierungen auf beiden Seiten vorgenommen werden:

- Die Finanzkraft besteht im Wesentlichen aus den nivellierten Realsteuereinnahmen und den Gemeindeanteilen an Einkommen- und Umsatzsteuer, die zur sogenannten Steuerkraftmesszahl addiert werden.
- Im Zuge der Bestimmung des Finanzbedarfs werden ein auf der Einwohnergröße der Kommune basierender Hauptansatz und ggf. eine unterschiedlich große Zahl an Nebenansätzen verwendet. Diese Ansätze werden schließlich addiert und bilden in der Summe den nicht-monetären Gesamtansatz der Kommune.

Abb. 5: Grundstruktur des Schlüsselzuweisungssystems im kommunalen Finanzausgleich



Quelle: eigene Darstellung

Sofern die individuelle Finanzkraft einer Kommune deren errechneten Finanzbedarf übersteigt, gilt sie als abundant und erhält keine Schlüsselzuweisungen (ggf. muss sie sogar eine Finanzausgleichsumlage abführen). Wenn der individuelle Finanzbedarf einer Kommune jedoch höher ist als ihre Finanzkraft, so erhält sie Schlüsselzuweisungen. Die resultierende »Lücke« zwischen Finanzkraft und Finanzbedarf wird in Höhe der Ausgleichsquote geschlossen. Die Bedarfsmesszahl im Schlüsselzuweisungssystem dient insofern vor allem dazu, die *relativen Unterschiede* zwischen den Gemeinden in pauschaler Weise zu beschreiben und zu gewichten. Dabei kommt der Einwohnerzahl und ihrer *Veredelung* eine zentrale Bedeutung zu, die nachfolgend mit Bezug auf Kleinstädte erörtert werden soll.

4.2 Status quo der Einwohnerveredelung

In den Ländern hat sich eine duale Vorgehensweise zur Bestimmung des Finanzbedarfs etabliert. Diese setzt sich aus einem einwohnerbezogenen Hauptansatz und weiteren Nebenansätzen zusammen. Der Rückgriff auf die Einwohnerzahl als *Hauptbedarfsansatz* einer Kommune hat den Vorteil einer relativ einfachen Nachvollziehbarkeit des Verfahrens und einer hohen Transparenz in der Bedarfsmessung.

Die simple Annahme dahinter ist, dass kommunale Finanzbedarfe dort vorliegen, wo Einwohner_innen ihre Wohnsitze haben und Leistungen der kommunalen Aufgabenerfüllung in Anspruch nehmen. Allerdings werden dabei möglicherweise besondere Bedarfe nicht berücksichtigt, die nicht vollständig durch die reine Einwohnerzahl repräsentiert werden. Bestimmte Abweichungen, die vor allem die nicht-linearen Beziehungen in den Fokus nehmen, können durch eine sogenannte *Veredelung der Einwohnerzahlen* abgedeckt werden.[8] Das heißt, dass den Einwohner_innen einer Kommune bzw. der gleichen Gemeindegröße prinzipiell ein gleichwertiges Niveau an öffentlicher Leistungserbringung zugestanden wird, für unterschiedliche Gemeindegrößen jedoch pauschal unterschiedliche Bedarfe unterstellt werden, insbesondere aufgrund zentralörtlicher Funktionen und zunehmender Ballungskosten. Die Voraussetzung für ein zweckmäßiges Funktionieren des Hauptansatzes mit Veredelungsfaktoren ist – neben der politischen Akzeptanz – eine hinreichende Übereinstimmung der (pauschalierten und typisierten) kommunalen Finanzbedarfe mit der (ggf. in Größenklassen unterteilten) Einwohnerzahl.[9]

Die Veredelung der Einwohnerzahl nach der Gemeindegröße basiert historisch auf dem Brechtschen Gesetz, nach dem die Pro-Kopf-Ausgaben und somit der Finanzbedarf mit wachsender Einwohnerzahl überproportional ansteigen. Mit einer höheren Einwohnerzahl steigt dabei der als Veredelungsfaktor bezeichnete Wert, mit dem die Einwohnerzahl multipliziert wird. Dabei wird in der Regel die kleinste Einwohnergrößenklasse auf 100 und die Bedarfsgewichte der übrigen Größenklassen dazu ins Verhältnis gesetzt (Starke/Hesse 2022: 74).

Im Zuge der sogenannten Einwohnerveredelung werden erhebliche Varianzen in der Spreizung der Hauptansatzstaffeln ersichtlich (siehe Abb. 6). Diese sind einerseits durch die Zusammensetzung und Verteilung der Gemeindegrößenklassen innerhalb eines Landes bedingt.[10] Andererseits repräsentieren die Verläufe die politisch induzierte Bedeutung von Ballungskosten und zentralörtlichen Funktionen für den Kommunalen Finanzausgleich (KFA) und damit für die finanzielle Ausstattung der Gemeinden (Starke 2020: 86).

Grundsätzlich hat eine »steilere« Hauptansatzstaffel zur Folge, dass größere Bedarfsdifferenzierungen abhängig von der Einwohnerzahl vorgenommen werden. Größeren sächsischen Städten werden so etwa deutlich größere relative Finanzbedarfe zugeordnet als kleineren Gemeinden. Je »steiler« die Hauptansatzstaffel ver-

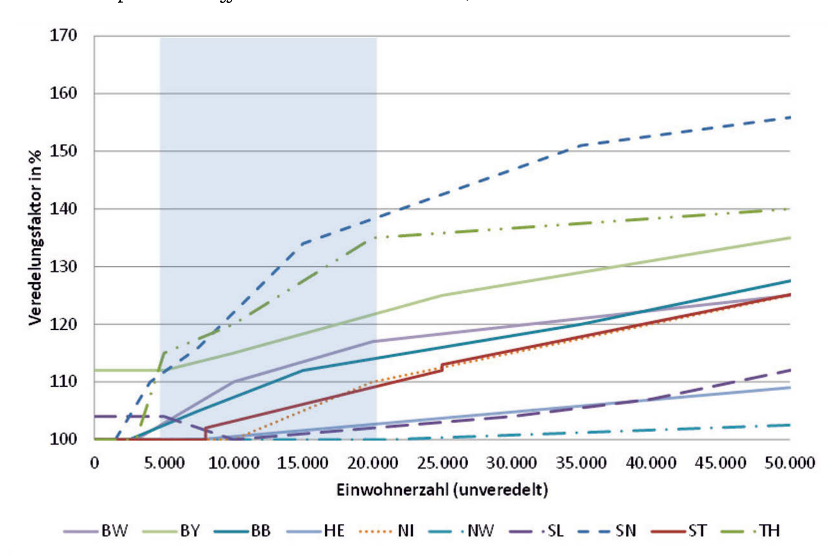
8 Lediglich Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein verzichten auf diese Art der pauschalierten Differenzierung.

9 Sollte dies nicht der Fall sein, bedürfen Abweichungen von der gleichen Bedarfsfiktion für gleich große Gemeinden einer entsprechend anforderungsvollen Begründung.

10 Beispielsweise werden in NRW die Kommunen erst ab einer Einwohnerzahl von 21.000 veredelt, da es hier deutlich weniger kleine Kommunen gibt als in anderen Ländern.

läuft, desto stärker konzentrieren sich in der Regel die Schlüsselzuweisungen auf die größeren Städte (Lenk et al. 2017: 284).[11] Die steilste Hauptansatzstaffel findet sich in Sachsen, wo den Gemeinden bereits ab 40.000 Einwohner_innen ein Vomhundertsatz von 150 Prozent (ab 55.000 EW sogar 160 %) zugestanden wird, während in den übrigen Ländern die Veredelungsfaktoren bei dieser Einwohnergröße üblicherweise im Bereich zwischen 105 und 130 Prozent liegen (siehe Abb. 6).

Abb. 6: Hauptansatzstaffeln in den Flächenländern; Stand 2022



Quelle: eigene Darstellung; Finanzausgleichsgesetze der Länder

Bemerkenswert aus der Perspektive der Kleinstädte ist hierbei zunächst die Abgrenzung »nach unten«. Die meisten Finanzausgleichsgesetze der Länder sehen eine erste Veredelungsstufe bei einer Einwohnerzahl von etwa 5.000 vor.[12] Hieraus ergibt sich bereits eine Besserstellung der kleineren Kleinstädte gegenüber den noch kleineren Gemeinden. Lediglich in Sachsen und Thüringen beginnt die Veredelung bei noch kleineren Gemeinden. Gleichzeitig ist eine Abgrenzung »nach oben« zu

11 Hierbei ist jedoch zu beachten, dass in manchen Ländern zusätzliche Nebenansätze bestehen oder Zweckzuweisungen für die Erfüllung zentralörtlicher Funktionen gewährt werden.

12 Dies gilt auch für Bayern, wo technisch alle Gemeinden einen Veredelungswert von mehr als 100 aufweisen.

erkennen. Alle Länder sehen bei Einwohnerzahlen über 20.000 noch weitaus höhere Veredelungsfaktoren vor. Dies führt zum bereits genannten Zustand, dass in größeren Städten das Gewicht der Landeszuweisungen noch höher ausfällt als bei den Kleinstädten. Bemerkenswert ist die Situation im Saarland, wo die Kleinstädte gegenüber den übrigen Gemeindegrößenklassen sogar einen Malus hinnehmen müssen. Sowohl die noch kleineren Gemeinden als auch die größeren Städte werden höher veredelt (Starke/Hesse 2022: 75). Der Veredelungsfaktor für Gemeinden mit 5.000 bis 10.000 Einwohner_innen ist sogar negativ, was besonders die Finanzausstattung der Kleinstädte zwischen 10.000 und 15.000 Einwohner_innen schwächt.

Zu beachten ist zudem die Differenzierung innerhalb der Gruppe. Auch hier wird allgemein unterstellt, dass finanzielle Bedarfe in einem positiven und mehr oder weniger stetigen Zusammenhang zur Einwohnerzahl stehen. Dies ist prägend für die Finanzausstattung der Kommunen in fast allen Flächenländern. In Abbildung 6 ist sowohl die Heterogenität innerhalb der Gruppe der Kleinstädte als auch in den Verhältnissen der Kleinstädte gegenüber den übrigen Größenklassen ersichtlich. Erkennbar ist, dass durch landespolitische Vorgaben vor allem innerhalb der Gruppe der Kleinstädte enorme Bedarfsunterschiede konstruiert werden, die direkt mit der Einwohnerzahl korrespondieren. Es wird folglich davon ausgegangen, dass sich Kleinstädte in ihren finanziellen Bedarfen wesentlich unterscheiden und der primäre Unterscheidungsmaßstab deren Einwohnerzahl ist.

Der Vorteil dieser Herangehensweise liegt in einer vergleichsweise einfachen Berechenbarkeit sowie dem inhaltlich überzeugenden Ansatz in einem größeren Zusammenhang (Brecht-Popitzsches Gesetz) (Starke/Hesse 2022: 75ff.). Wenngleich auf der Hand liegen dürfte, dass Großstädte umfangreichere Funktionen erfüllen als kleine Landgemeinden, ist der strenge Zusammenhang zwischen der Einwohnerzahl und dem unterstellten Aufgabenumfang innerhalb der Gruppe der Kleinstädte nicht ohne Weiteres überzeugend. Hier korrespondiert, wie oben skizziert wurde, die räumliche Funktion nicht zwingend mit der Einwohnerzahl.

In zweierlei Hinsicht kann die beschriebene pauschale Form der Einwohnerveredelung kritisch gesehen werden:

- Kleinstädte mit gleicher Einwohnerzahl können sehr unterschiedliche Funktionen im Raum wahrnehmen und in der Folge sehr unterschiedliche Finanzbedarfe aufweisen (Schlafstädte im Umfeld von Metropolen, Kleinstädte mit mittelzentralen Funktionen im ländlichen Raum und damit erheblichen Ankerfunktionen für die regionale Versorgung mit öffentlichen Leistungen).
- Die funktionalen Anforderungen können in einem inversen Verhältnis zur Einwohnerzahl stehen. An kleinere Kleinstädte können bei einer entsprechenden räumlichen Lage mehr Anforderungen hinsichtlich des kommunalen Leistungsspektrums gestellt werden als an größere. In diesem Fall wirkt sich die allgemeine Einwohnerveredelung kontraproduktiv aus.

Somit ignoriert die pauschale Form der Einwohnerveredelung oftmals konkrete Funktionen der Kleinstädte und kann sogar kontraproduktive Auswirkungen auf die Finanzausstattung haben. Neuere Ansätze binden raumstrukturelle Funktionen dagegen verstärkt ein und berücksichtigen spezifische Finanzbedarfe von Kleinstädten, insbesondere in ländlichen Räumen.

4.3 Alternative Ansätze

Angesichts der oben dargestellten und vielfach geteilten Kritik wurden in der jüngeren Vergangenheit Alternativen zur allgemeinen Einwohnerveredelung diskutiert. Einige Länder haben bereits separate Zuweisungen für Zentrale Orte in ihren kommunalen Finanzausgleichssystemen vorgesehen, etwa Mecklenburg-Vorpommern oder Brandenburg (Lenk/Starke/Hesse 2019: 350). Diese Zuweisungen sollen vorrangig die Versorgungsfunktionen Zentraler Orte adressieren und sind für Kleinstädte vor allem dann relevant, wenn sie als Mittelzentren klassifiziert sind, zum Teil aber auch für Grundzentren. Die Zuweisungen haben jedoch einen entscheidenden Nachteil: Sie werden in der Regel unabhängig von der Steuerkraft der Gemeinden als Fixbeträge verteilt. Da sich der Status der Kleinstädte auch in ihren lokalen Steueraufkommen niederschlägt, bleiben diese Ansätze insofern unvollständig.

Nachfolgend werden drei beispielhafte Ansätze vorgestellt, die sich der beschriebenen Thematik widmen und in der jüngsten Vergangenheit bzw. Gegenwart implementiert wurden bzw. sich aktuell in gesetzgeberischen Verfahren befinden: die kommunalen Finanzausgleichssysteme Mecklenburg-Vorpommerns, Brandenburgs sowie des Freistaates Sachsen.[13] Die Ansätze knüpfen jeweils an die zentralörtlichen Funktionen der Gemeinden an. Für Kleinstädte ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass sie in diesen Vorschlägen differenziert nach ihren räumlichen Funktionen behandelt werden und nicht mehr streng nach ihrer Einwohnerzahl.

Fallbeispiel 1: Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern wird seit 2020 ein gezielter Nebenansatz zur Veredelung der zentralörtlichen Funktionen im System der Schlüsselzuweisungen genutzt (§ 17 Abs. 6 Finanzausgleichsgesetz MV – FAG M-V; vgl. Lenk et al. 2017: 300ff.). Dank der umfangreichen und detaillierten Festlegungen der Landesplanung konnte hierbei auf die konkreten Verhältnisse der Zentralen Orte zu ihren Verflechtungsbereichen eingegangen werden. Auf Basis detaillierter empirischer Analysen wurden Zuschläge für Grund-, Mittel- und Oberzentren berechnet. Für Kleinstädte

13 In Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg war der Autor selbst als Gutachter tätig, für Sachsen hat der Autor eine fachliche Stellungnahme im betreffenden Gesetzgebungsverfahren abgegeben.

ist dies insofern bedeutsam, als sich ihre konkreten, empirisch nachweisbaren Mehrbedarfe in den Schlüsselzuweisungen widerspiegeln. Eine allgemeine Einwohnerveredelung, die es in Mecklenburg-Vorpommern ohnehin nicht gegeben hatte, wurde auch im Zuge der Überprüfung nicht eingeführt. Kleinstädte werden demnach in Mecklenburg-Vorpommern dann besser mit Schlüsselzuweisungen ausgestattet, wenn sie tatsächlich zentralörtliche Funktionen erfüllen. Als Bedarf wird dabei nicht lediglich der Status selbst, sondern die in der Landesplanung festgelegte konkret »mitversorgte« Einwohnerzahl im Verflechtungsbereich angesetzt. Insofern stellt die Veredelung auf die Mitnutzung kommunaler Leistungen und Infrastruktur durch Nutzer_innen ab, die nicht zugleich Einwohner_innen der Kleinstädte selbst sind. Kleinstädte, denen auf Grundlage der Landesplanung keine Versorgungsfunktionen für ihr Umland zugedacht ist, werden im kommunalen Finanzausgleich dagegen finanziell nicht bessergestellt als kleinere Landgemeinden. Für Kleinstädte, die nur in geringem Umfang Funktionen für ihr Umland erfüllen (z.B. Schlafstädte im Umfeld größerer Städte), oder bei sich überlagernden Versorgungsbereichen sind die Zuschläge geringer.

Angesichts der Raumstrukturen in Mecklenburg-Vorpommern sind die statistischen Ergebnisse vor allem für die Grundzentren überzeugend ausgefallen. Eine Stärkung erfahren gleichwohl vor allem die Mittel- und Oberzentren. Besonders die Ankerfunktionen, die Kleinstädte im ländlichen Raum innehaben und die nicht durch hohe Steueraufkommen begleitet werden, sind durch den Ansatz strukturell gestärkt worden.

Fallbeispiel 2: Brandenburg

In Brandenburg ist die Lage aus (mindestens) drei Gründen anders als in Mecklenburg-Vorpommern. Erstens sind keine Grundzentren durch die Landesplanung definiert worden, sodass sich eine Veredelung zentralörtlicher Funktionen lediglich auf Mittel- und Oberzentren beziehen kann (Lenk/Hesse/Starke 2021: 193ff.).[14] Damit sind zwar die größeren Kleinstädte potenziell erfasst, nicht aber die kleineren (nur neun der 54 Gemeinden mit mittelzentraler Funktionszuschreibung verfügen über weniger als 10.000 Einwohner_innen, die Gruppe zwischen 5.000 und 10.000 Einwohner_innen enthält dagegen insgesamt 55 Gemeinden, sodass 46 Kleinstädte unter 10.000 Einwohner_innen keinen Veredelungsfaktor zugerechnet bekommen). Zweitens gab es bereits eine allgemeine Einwohnerveredelung, die gemäß der empirischen Überprüfung grundsätzlich auch Bestand hat (§ 8 Finanzausgleichsgesetz Brandenburg – FAG BB). Insofern ist die Frage zu beantworten, in welchem Verhältnis die allgemeine Einwohnerveredelung und die spezifische Veredelung für zentralörtliche Funktionen stehen sollen. Drittens ist für Brandenburg ein erheblicher

14 Die Festlegung von Grundzentren obliegt dagegen der Regionalplanung, an der die Kommunen selbst beteiligt sind, was zu Interessenkonflikten führen kann.

Status- und Entwicklungsunterschied zwischen den metropolnahen Gemeinden im Speckgürtel Berlins auf der einen und peripheren Gemeinden auf der anderen Seite festzustellen (Lenk/Hesse/Starke 2021: 20).

Um alle drei Aspekte angemessen zu berücksichtigen, wurde im Zuge der finanzwissenschaftlichen Überprüfung empfohlen, die bestehende Einwohnerveredelung »abzuflachen« und die bereits vorhandenen Veredelungsfaktoren für Klein- und Mittelstädte insgesamt abzusenken (ebd.: 193–196). Empirisch wurde herausgearbeitet, dass vor allem die metropolfernen Mittelzentren, zu denen auch viele Kleinstädte gehören, signifikante Mehrbedarfe tragen. Daher wurde ein Veredelungsfaktor für Mittenzentren entwickelt und empirisch untersetzt, der sich lediglich auf die *peripheren* Mittelzentren bezieht. Hierdurch werden vorrangig die Ankerfunktionen der Mittelzentren im ländlichen Raum gewürdigt und nachvollziehbar mit zusätzlichen Schlüsselzuweisungen ausgestattet. Kleinstädte sind hier insofern betroffen, als 35 der 54 Mittelzentren weniger als 20.000 Einwohner_innen haben. Für kleinere Kleinstädte bleibt gleichwohl unbefriedigend, dass keine Veredelung für Grundzentren auf Basis einer landeseinheitlichen Festlegung möglich ist. Die betreffende Reform des Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetzes ist zum 1.1.2023 geplant, noch ist die Umsetzung der reformierten Einwohnerveredelung offen.

Fallbeispiel 3: Sachsen

Auch im Freistaat Sachsen wurden entsprechende Ansätze im Zuge der gutachterlichen Überprüfung diskutiert, die 2020 abgeschlossen wurde (Schiller/Cordes/Richter 2020: 48ff., 73ff.). Ähnlich wie im Berliner Verdichtungsraum ist die Frage von Speckgürtelgemeinden im Umland der kreisfreien Städte Leipzig und Dresden, in geringerem Umfang auch rund um Chemnitz zu beobachten. Die konkreten Raum- und Siedlungsstrukturen bringen es überdies mit sich, dass es gemäß der Landes- und Regionalplanung im Freistaat eine Vielzahl von Mittel- und Grundzentren im direkten Umfeld dieser Städte gibt. Dies wirkt zusammen mit einer besonders steilen Einwohnerveredelung, die dafür sorgt, dass Kleinstädte ab etwa 10.000 Einwohner_innen bereits sehr hohe pauschale Mehrbedarfe zugerechnet bekommen (siehe oben; Abb. 6).

Aus raumordnerischer Sicht ist dies wenig zielführend, da kaum davon auszugehen ist, dass diese Städte die gleichen Funktionen für ihr jeweiliges Umland erfüllen wie Grund- und Mittelzentren in ländlichen und peripheren Räumen. Das Zusammenwirken dieser Strukturen mit einer hohen Siedlungsdichte im Umfeld der Großstädte hat zur Folge, dass viele Kleinstädte, die bereits überdurchschnittlich gut mit Steuereinnahmen ausgestattet sind, hohe pauschale Bedarfsansätze zugerechnet bekommen und folglich einen ebenfalls überdurchschnittlichen Anteil der Schlüsselzuweisungen erhalten (Lenk/Hesse/Starke 2019: 17f.). Der Ausgleich

zwischen leistungsfähigen und steuerschwachen Kleinstädten wird hierdurch maßgeblich geschwächt.

Im Zuge der finanzwissenschaftlichen Überprüfung des kommunalen Finanzausgleichs im Freistaat Sachsen hat sich ein Gutachten ausführlich mit den Mehrbedarfen Zentraler Orte auseinandergesetzt und empirisch herausgearbeitet, dass signifikante Mehrbedarfe für Grund- und Mittelzentren, aber auch für Oberzentren bestehen, während die pauschale Veredelung gemäß der Hauptansatzstaffel deutlich abzuflachen sei. Trotz der ausführlichen gutachterlichen Untersuchung und Hinweisen auf einen Reformbedarf wurde in Sachsen daran festgehalten, die allgemeine Einwohnerveredelung zu erhalten – wenn auch mit einem etwas flacheren Verlauf als bisher (Anlage 1 zu § 7 Abs. 3 Sächsisches Finanzausgleichsgesetz – SächsFAG). Auf eine ergänzende oder ersetzende Veredelung zentralörtlicher Funktionen wurde dagegen verzichtet. Aus Sicht der Kleinstädte ist dies nach wie vor nachteilig. Die Einwohnerzahl steht noch immer in einem starken Fokus. Immerhin sorgt der in Sachsen genutzte Schüleransatz für eine an der Schulträgerschaft angehängte zusätzliche Veredelung. Dennoch bleibt die reine Einwohnerzahl maßgeblich für die Ausstattung mit Schlüsselzuweisungen. Konkrete Funktionen, die die Kleinstädte erfüllen, bleiben dagegen nach wie vor unberücksichtigt.

5. Fazit

Der Forschungsbeitrag widmet sich dem Thema der Finanzierung von Kleinstädten aus eigenen (Steuer-)Quellen und Zuweisungen der Länder vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Anforderungen und Erwartungen, mit denen sich Kleinstädte konfrontiert sehen. Es hat sich herausgestellt, dass sich Kleinstädte von kleineren Gemeinden durchaus durch eine relative Steuerstärke als auch durch eine andere Ausgabenstruktur abheben. Differenzen bestehen allerdings auch gegenüber Mittel- und Großstädten. Weniger differenziert sind die Verhältnisse auf den ersten Blick bezogen auf die Zuweisungen aus den Landeshaushalten. Hierbei stehen insbesondere die unterschiedlichen Herangehensweisen der Länder in den kommunalen Finanzausgleichssystemen im Mittelpunkt.

Der Beitrag beschreibt, dass die Kleinstädte im kommunalen Finanzausgleich in einer Mittelposition zwischen den kleineren Landgemeinden und den Mittel- und Großstädten stehen. Der Mechanismus der sogenannten Einwohnerveredelung sorgt dafür, dass in der überwiegenden Zahl der Flächenländer Bedarfsunterschiede innerhalb der Gruppe der Kleinstädte vorgesehen sind, die in einer Spreizung der finanziellen Ausstattung münden. Es konnte zudem aufgezeigt werden, mit welchen Instrumenten eine sachgerechte und empirisch belastbare Differenzierung zwischen Kleinstädten gelingen kann, die ihre Vielgestaltigkeit abbildet und dennoch ihren Charakter gegenüber kleineren Gemeinden und Großstädten ab-

grenzt. Der Schlüssel hierzu liegt in der Nutzung von Bedarfsansätzen, die auf zentralörtliche Funktionen abstellen. Sie können durchaus mit der allgemeinen Einwohnerveredelung kombiniert werden und – wie im Land Brandenburg – spezifische Teilräume mit Ankerfunktionen in ihrem Umland gesondert würdigen.

Die Beispiele zeigen, dass Ankerfunktionen von Kleinstädten im Raum zunehmend wahrgenommen werden. Das Instrument Veredelung zentralörtlicher Funktionen im kommunalen Finanzausgleich ist eine »intelligente Gießkanne« und bisherigen stark auf Pauschalierung setzenden Verfahren überlegen. Dafür ist es förderlich, wenn konkrete funktionale Verflechtungen der Kleinstädte berücksichtigt werden, wenn diese als Grund- oder Mittelzentren qualifiziert sind. Demgegenüber werden »Speckgürtelstädte« in einem so modifizierten System weniger stark gefördert. Die Beispiele zeigen gleichwohl, dass diese Prozesse keine Selbstläufer sind, sondern neben wissenschaftlicher und empirischer Fundierung auch des Willens der Verwaltung und der Landesgesetzgeber bedürfen, um vor allem Kleinstädte mit wichtigen räumlichen Ankerfunktionen zu stärken.

Literatur

Boettcher, Florian/Freier, Ronny/Geißler, René (2021): Kommunaler Finanzreport 2021. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.

Christaller, Werner (1933): Die zentralen Orte in Süddeutschland, eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Jena.

Hannemann, Christine (2018): Kleine Stadt, was nun? In: Bettina Reimann/Gudrun Kirchhoff/Ricarda Pätzold/Wolf-Christian Strauss (Hg.), Vielfalt gestalten. Integration und Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, 45–61.

Krings, Wilfried (1972): Die Kleinstädte am mittleren Niederrhein. Untersuchung ihrer Rolle in der Entwicklung des Siedlungsnetzes seit der frühindustriellen Zeit. In: Geographisches Institut der Universität Bonn.

Lenk, Thomas/Hesse, Mario/Kolb, Katharina Birgit/Goldammer, Max (2021): Gemeindefinanzbericht Sachsen 2020/2021. In: Sachsenlandkurier 05/2021. Leipzig: Sächsischer Städte- und Gemeindetag.

Lenk, Thomas/Hesse, Mario/Starke, Tim (2019): Gemeindefinanzbericht Sachsen 2018/2019. In: Sachsenlandkurier 06/2019. Dresden: Sächsischer Städte- und Gemeindetag.

Lenk, Thomas/Hesse, Mario/Starke, Tim (2021): Überprüfung des kommunalen Finanzausgleichs in Brandenburg zum Ausgleichsjahr 2022. Gutachten im Auftrag des Ministeriums der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg. Leipzig.

Lenk, Thomas/Hesse, Mario/Starke, Tim/Woitek, Florian F./Grüttner, André (2017): Überprüfung des kommunalen Finanzausgleichs in Mecklenburg-Vorpommern. Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern. Leipzig.

Lenk, Thomas/Starke, Tim/Hesse, Mario (2019): Kommunaler Finanzausgleich – vertikale und horizontale Verteilung, Strukturprinzipien und Wirkungen. In: Tilmann Schweisfurth/Walter Wallmann (Hg.), Haushalts- und Finanzwirtschaft der Kommunen in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag, 325–358.

Milbert, Antonia/Fina, Stefan (2021): Methoden der Kleinstadtforschung: Definitionen, Daten und Raumanalysen. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.): Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 24–49.

Milbert, Antonia/Porsche, Lars (2021): Kleinstädte in Deutschland. Bonn: BBSR.

Porsche, Lars/Steinführer, Annett/Beetz, Stephan/Dehne, Peter/Fina, Stefan/Großmann, Katrin/Leibert, Tim/Maaß, Anita/Mayer, Heike/Milbert, Antonia/Nadler, Robert/Sondermann, Martin (2019): Kleinstadtforschung. Positionspapier aus der ARL 113. Hannover.

Rosen, Harvey S. (2004): Public Finance, in: Charles Kershaw Rowley/Friedrich Schneider (Hg.), The Encyclopedia of public choice, Dordrecht: Kluver, 252–262.

Schiller, Daniel/Cordes, Alexander/Richter, Frauke (2020): Kommunaler Finanzausgleich im Freistaat Sachsen ab 2021. Gutachten im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen. Greifswald.

Starke, Tim (2020): Bestimmung des Finanzbedarfs von Gemeinden und Städten im horizontalen Kommunalen Finanzausgleich mit Fokus auf die demografische Entwicklung, Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag.

Starke, Tim/Hesse, Mario (2022): Edel sei der Einwohner! Würdigung und Weiterentwicklung der Hauptansatzstaffel im Kommunalen Finanzausgleich. In: der gemeindehaushalt 123/4, 73–79.

Statistisches Bundesamt (2021): Rechnungsergebnisse der kommunalen Kern- und Extrahaushalte 2018. Fachserie 14, Reihe 3.3. Wiesbaden.

Zentrale Kleinstädte und landschaftsbezogene Erholung

Interessenausgleich im Kontext der Metropolregion? Das Fallbeispiel Kinzigtal

Inga Bolik, Yane Marie Conradi, Kristina Epple, Christl Wittmann

Disziplinäre Reflexion

Die funktionalen Zusammenhänge sowie sozialräumlichen Dynamiken zwischen Kleinstädten und ihren größeren Nachbarkommunen im Kontext von Metropolregionen sind häufig Gegenstand der aktuellen Diskussion in Stadt- und Regionalforschung. Der folgende Beitrag möchte sich diesem Themenkomplex von einer weiteren Perspektive nähern und verknüpft dazu unterschiedliche Ansätze und Sichtweisen aus der Stadt- und Landschaftsforschung sowie der Tourismuswissenschaft. Ziel ist es, die Möglichkeiten einer regionalen Erholungsinfrastruktur als Teil des metropolitanen Interessenausgleichs aufzuzeigen. Dabei soll der, in der Kleinstadtforschung oft bemängelten, Großstadtfixierung im Rahmen der Stadtforschung durch die Neuausrichtung der Forschungsperspektive von der Großstadt auf kleine Städte ein anderer Zugang entgegengesetzt werden. Der Artikel fragt daher bewusst nach dem Beitrag zentraler Kleinstädte zur landschaftsbezogenen Erholung im Kontext der Metropolregion sowie den Potenzialen dieser regionalen Erholungsinfrastrukturen für zentrale Kleinstädte. Untersucht wird dieser Themenkomplex am Fallbeispiel des Kinzigtals im hessischen Main-Kinzig-Kreis. Um ein besseres Verständnis der räumlichen Strukturen jenseits statistischer Abgrenzungen, der Verknüpfungen innerhalb der Metropolregion sowie der Beziehungen der Kommunen ins Kinzigtal zu erlangen, wurden die kleinstädtischen Strukturen mithilfe von explorativem Mapping, statistischen Daten, qualitativen Interviews mit kommunalen Vertreter_innen sowie anhand eigener Vor-Ort-Begehungen untersucht. Erste Erkenntnisse aus dem betrachteten Forschungskorridor lassen ein großes Potenzial hinsichtlich des Zusammenspiels zwischen zentralen Kleinstädten und regionaler Naherholung im Kinzigtal – auch im Sinne eines metropolitanen Interessenausgleichs – vermuten. Landschaftsbezogene Erholung kann in diesem Zusammenhang als ein Vermittler zwischen den Interessen zentraler Kleinstädte und ihren größeren Nachbarkommunen gesehen werden. Hierbei empfiehlt es

sich, das Thema Naherholung, das die lokale Bevölkerung im Fokus hat, zusammen mit regionalem Tagestourismus zu denken und dabei wechselseitige Synergien zu schaffen.

1. Einleitung

Zentrale Kleinstädte[1] stehen in einem dynamischen Austausch mit Metropolen in ihrer Nachbarschaft. Intensive Pendlerbeziehungen durch gute Verkehrsanbindung, erschwingliche Wohnangebote, aber auch die Einbindung in die Umgebung und daraus entstehende Möglichkeiten landschaftsbezogener Erholung werden oft als Standortvorteile von zentralen Kleinstädten angeführt (vgl. BBSR 2019: 8, 53; Magistrat der Stadt Wächtersbach 2021; Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus 2021). Auf der anderen Seite dient Landschaft im Ballungsraum aber oftmals auch dessen Versorgung mit notwendigen Infrastrukturen für Verkehr, Energie und Wasser sowie mit Gewerbe- und Logistikflächen, wodurch Emissionen und Flächennutzungskonkurrenzen entstehen können (vgl. Technische Universität Darmstadt 2021; Sieber 2021: 43). Auch sind Kleinstädte, die sich in der Nähe wachsender Metropolen befinden, von deren Wachstumsdruck betroffen, zum Beispiel durch die steigende Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen bei einem bereits angespannten Grundstücksmarkt (vgl. BBSR 2019: 8, 75).

Darüber hinaus ist Landschaft in Ballungsraumnähe ebenso Freizeitziel von Besucher_innen aus der Region. Der regionale Tagestourismus hat in den letzten Jahren, nochmals verstärkt durch die Covid-19-Pandemie, zunehmend an Bedeutung gewonnen (vgl. Jiricka-Pürrer/Brandenburg/Pröstl-Haider 2020: 3–4; Roy/Sharma 2020: 6–13). Durch diesen Zuwachs erhöht sich auch der Nutzungsdruck auf die landschaftsbezogenen Erholungsinfrastrukturen, was zu weiteren Nutzungs- und Interessenkonflikten etwa zwischen Freizeitaktivitäten (wie Mountainbiking, Hunde ausführen) und sensiblen Naturschutzgebieten oder landwirtschaftlich genutzten Flächen führen kann (vgl. Bayerle 2021; Hebenstreit 2020; Pohl 2021; Zimprich 2020).

---

1 Der Begriff »zentral« stammt aus der laufenden Raumbeobachtung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und bezieht sich auf eine Abgrenzungsmethodik zur Lage von Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden. Das BBSR unterscheidet diesbezüglich zwischen den vier Lagetypen »sehr zentral«, »zentral«, »peripher« und »sehr peripher«, die mithilfe eines Erreichbarkeitsmodells definiert werden. Eine »zentrale Lage« beschreibt demnach eine räumliche Nähe zu einer Metropole oder sonstigen Oberzentren und stellt somit einen Gegenpol zu einer »peripheren Lage« dar, die sich wiederum außerhalb von Agglomerationsräumen befindet (BBSR 2020c). Diese Abgrenzungsmethodik beruht auf einer großräumigen Betrachtung, sodass es hinsichtlich der faktischen Anbindung von zentralen Kleinstädten zu nahe gelegenen Zentren große Unterschiede gibt (BBSR 2019: 19).

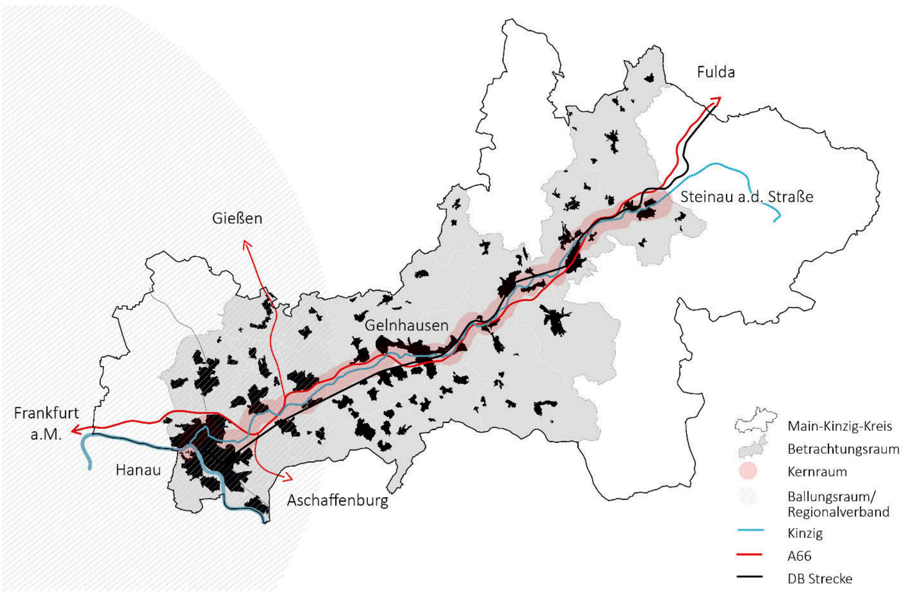
Dieser Artikel beschäftigt sich mit einem möglichen Beitrag zentraler Kleinstädte zur regionalen Erholung sowie mit den Potenzialen dieser landschaftsbezogenen Erholungsinfrastrukturen für die betrachteten Kleinstädte. Im Fokus steht hierbei zunächst das Verknüpfen unterschiedlicher Ansätze aus den Bereichen Städtebau, Tourismus und Landschaftsplanung sowie das Aufzeigen neuer Perspektiven, die durch das interdisziplinäre Zusammendenken entstehen. Untersucht wird der Themenkomplex am Fallbeispiel des Kinzigtals im hessischen Main-Kinzig-Kreis im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Verbundforschungsprojekts NaTourHuKi.[2] Die Untersuchung fokussiert auf einen räumlichen Korridor entlang des Flusses Kinzig von Hanau bis Steinau an der Straße (siehe Abb. 1). Das Forschungsprojekt verortet sich innerhalb der Fördermaßnahme »Stadt-Land-Plus« im Cluster »regionale Gerechtigkeit«, weshalb der Interessenausgleich zwischen den betrachteten Kleinstädten und den nahe gelegenen Zentren der Metropolregion für die Forschungsarbeit von besonderem Interesse ist.

Landschaftsbezogene Erholung wird in diesem Zusammenhang als Ansatzpunkt für regionale Kooperationen und als möglicher Vermittler in bestehenden oder zukünftigen Flächennutzungskonflikten betrachtet. Hier stehen sich etwa die Siedlungsflächenentwicklung, der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen, aber auch von geschützten Natur- und Landschaftsräumen, von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie der steigende Bedarf an regionalen Erholungsangeboten gegenüber. Ein Ausgleich dieser konkurrierenden Interessen kann als ein wichtiger Beitrag im Kontext von Stadt-Land-Beziehungen gesehen werden.

---

2 NaTourHuKi steht für »Nachhaltiges Tourismuskonzept für Hanau und den westlichen Teil des Main-Kinzig-Kreises im Kontext des Regionalparks RheinMain«. Das zwischen Praxis und Forschung vermittelnde Projekt strebt die Entwicklung einer nachhaltigen Erholungsstrategie für einen räumlichen Korridor entlang des Kinzigtals von Hanau bis Steinau an der Straße an. Zu den beteiligten Institutionen gehören drei wissenschaftliche Einrichtungen (Technische Universität Darmstadt, Hochschule Heilbronn, Frankfurt University of Applied Sciences) sowie drei Praxispartner (Stadt Hanau, Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH, Spessart Tourismus und Marketing GmbH); vgl. www.natourhuki.de.

Abb. 1: Verortung des Betrachtungsraums



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Um sich dem Themenkomplex der »landschaftsbezogenen Erholung« annähern zu können, ist eine begriffliche Definition und Differenzierung der beiden Pole Naherholung und Tagestourismus notwendig und somit Bestandteil der Untersuchung (siehe Exkurs in Kap. 2.2). Aufgrund zahlreicher Querschnittsthemen sind die Disziplinen »Freizeit und Erholung« und »Tourismus« eng miteinander verbunden (vgl. Smith/Godbey 1991: 85–86; Moore/Cushman/Simmons 1995: 68), wodurch die Abgrenzung von Tagestourismus und Naherholungsaktivitäten oftmals schwierig ist. Naherholungsgebiete sind häufig zugleich touristische Destinationen, die als Tagesausflugsziele infrage kommen, wie etwa Nationalparks (vgl. Smith/Godbey 1991: 97).

Hinzu kommt, dass die Disziplin »Tourismus« häufig als Wirtschaftszweig betrachtet wird, während bei »Freizeit und Erholung« eher eine soziale Prägung erkennbar ist und das gesellschaftliche Wohlbefinden im Mittelpunkt steht (vgl. Moore/Cushman/Simmons 1995: 79). Im Kontext des vorliegenden Beitrags bildet letztere Funktion von Tagestourismus bzw. Naherholung den Fokus. Diese harmoniert auch mit der Interpretation von Naherholung aus Sicht der Landschaftsplanung, die diese vorrangig im Sinne ihrer Landschaftserlebnis- und Erholungsfunktion interpretiert (vgl. Hermes/Albert/Haaren 2020: 64).

Neben der Annäherung an den Themenkomplex »landschaftsbezogene Erholung« gilt es, die kleinstädtischen Siedlungsstrukturen im Forschungskorridor besser zu verstehen. Publikationen zur Kleinstadtforschung bemängeln oft die Fixierung der Stadtforschung auf Großstädte oder das Zuordnen von Kleinstädten zum ländlichen Raum ohne differenzierte Betrachtung dieses Siedlungstyps (vgl. u.a. Hannemann 2002; Porsche/Milbert 2018; BBSR 2019). Auch in zentralen Lagen werden Kleinstädte bisher in ihrer Rolle als eigenständige Städte in Metropolregionen kaum betrachtet (vgl. Steinführer/Sondermann/Porsche 2021: 18). Es verwundert somit nicht, dass auch das Zusammenspiel von landschaftsbezogener Erholung und zentralen Kleinstädten bisher kaum beleuchtet wurde. So werden Tourismus- und Freizeitfunktionen zwar als prägend für Kleinstädte beschrieben, dennoch fokussieren diese Typisierungen meist auf ausgewählte und als »landschaftlich besonders attraktiv« empfundene Regionen (vgl. Milbert/Fina 2021: 30). Es bleibt auszuloten, in welcher Beziehung landschaftsbezogene Erholung und zentrale Kleinstädte abseits klassischer Tourismusregionen – deren Landschaftsräume zugleich eine starke Erholungsnachfrage aus dem Ballungsraum bedienen und etwa durch Infrastrukturen stark überformt sind – stehen.

Im Folgenden sollen daher die Siedlungen im Untersuchungskorridor näher betrachtet werden, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Verbindung zwischen zentralen Kleinstädten und wahrgenommener Landschaft gelegt wird (Kap. 2.1). Anschließend erfolgt eine Verknüpfung mit der Perspektive der Tourismuswissenschaft sowie ein Exkurs zum Themenkomplex »regionale Erholung« (Kap. 2.2). Im Fazit (Kap. 3) wird landschaftsbezogene Erholung als ein möglicher Handlungsansatz für zentrale Kleinstädte diskutiert.

Da die beteiligten Disziplinen Landschaft aus unterschiedlichen Perspektiven betrachten, wird »Landschaft« in diesem Artikel einerseits als räumliche Umgebung verstanden, in die die Kleinstädte eingebunden sind; andererseits wird sie als etwas Wahrgenommenes definiert, dessen Bewertung subjektiv geprägt ist. Zusammenfassend ergibt sich die zentrale Forschungsfrage:

Welchen Beitrag zur landschaftsbezogenen Erholung können die Kleinstädte im Untersuchungsraum leisten – und kann dadurch auch ein Mehrwert für die betrachteten Kleinstädte entstehen?

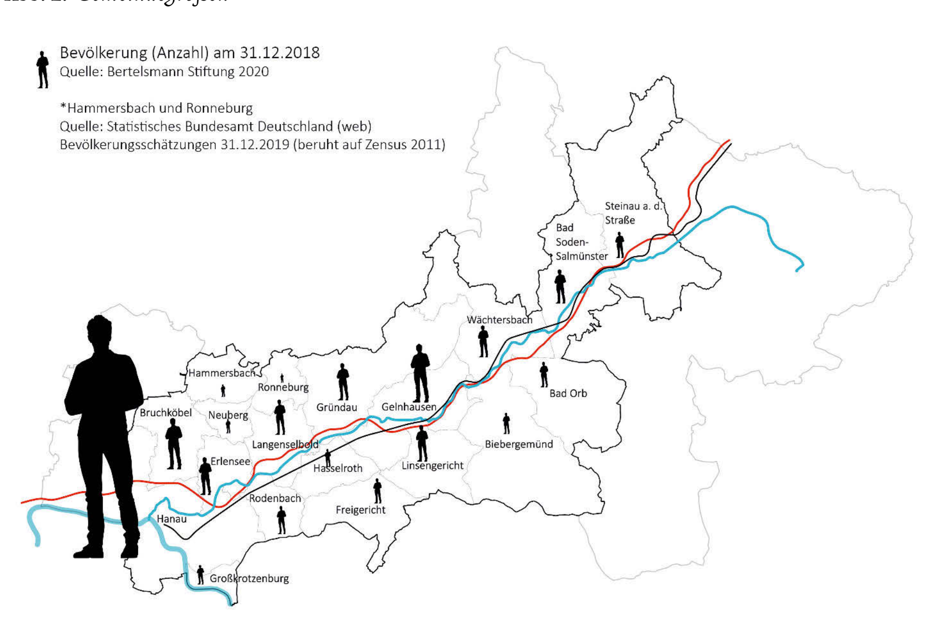
2. Das Fallbeispiel Kinzigtal

2.1 Die Kleinstädte im Forschungskorridor verstehen

Neben der regionalen Metropole Hanau mit etwa 100.000 Einwohner_innen zeichnet sich der Forschungskorridor durch eine Agglomeration kleiner Gemeinden

(zwischen 3.400 und 23.000 Einwohner_innen) aus, die sich innerhalb der Metropolregion Rhein-Main und teilweise innerhalb des Gebiets des Regionalverbands FrankfurtRheinMain verorten lassen (siehe Abb. 2). Die Gemeinden weisen eine lange Siedlungsgeschichte auf und verfügen dementsprechend über einige wichtige kulturhistorische Bauten und attraktive historisch gewachsene Ortskerne – die jedoch, bis auf wenige Ausnahmen, kaum touristische Bekanntheit haben. Die Siedlungen sind eingebettet in Agrar- und Waldflächen, die von zahlreichen Fluss- und Bachläufen durchzogen sind. Der Topografie folgend fließen die Gewässer in die Kinzig. Das Kinzigtal verläuft von Steinau an der Straße bis zur Kinzigmündung in den Main in Hanau und bildet das Rückgrat des Forschungskorridors. Entlang der Kinzig finden sich einerseits attraktive Landschaftsräume mit wertvollen Naturschutzgebieten, die Lebensraum für geschützte Tierarten wie Storch, Biber und Eisvogel bieten. Andererseits ist das Tal ein hoch frequentierter Infrastrukturkorridor. Hier verläuft die Autobahn A66 sowie die Regional- bzw. ICE-Bahnstrecke Hanau–Fulda, die in naher Zukunft weiter ausgebaut wird. Auch Gewerbegebiete und Logistikflächen ragen in das Kinzigtal und dessen Überflutungsbereiche.

Abb. 2: Gemeindegrößen



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Mit dem Ziel, ein besseres Verständnis der kleinstädtischen Siedlungsstrukturen im Zusammenspiel mit der Metropolregion zu erlangen, Entwicklungsprognosen und Selbstverständnis der Gemeinden abzufragen sowie Potenziale für eine landschaftsbezogene Naherholung zu identifizieren, wurden die insgesamt 19 Kommunen näher untersucht. Dies geschah mittels räumlicher Analysen in einem Geoinformationssystem (GIS), explorativem Mapping, der Auswertung von statistischen Daten sowie qualitativen Interviews mit Vertreter_innen der Gemeinden sowie mit eigenen Vor-Ort-Begehungen.

Im Folgenden werden erste Erkenntnisse dieses »Herantastens« an die zentralen Kleinstädte im Untersuchungsraum vorgestellt und Ansätze für weitere Untersuchungen abgeleitet.

Zentrale Bedeutung des Infrastrukturkorridors

Eine erste Annäherung fand über die Analyse einiger statistischer Kenndaten[3] statt. Die 19 Kommunen im Betrachtungsraum zeichnen sich durch ihre Nähe zum Ballungsraum und Infrastrukturkorridor und somit durch eine hohe Zentralität aus. Gemäß der Raumabgrenzung nach Raumtypen der »laufenden Raumbeobachtung« des BBSR (2020c) können 13 Kommunen als »sehr zentral« und sechs als »zentral« eingestuft werden (siehe Abb. 3).

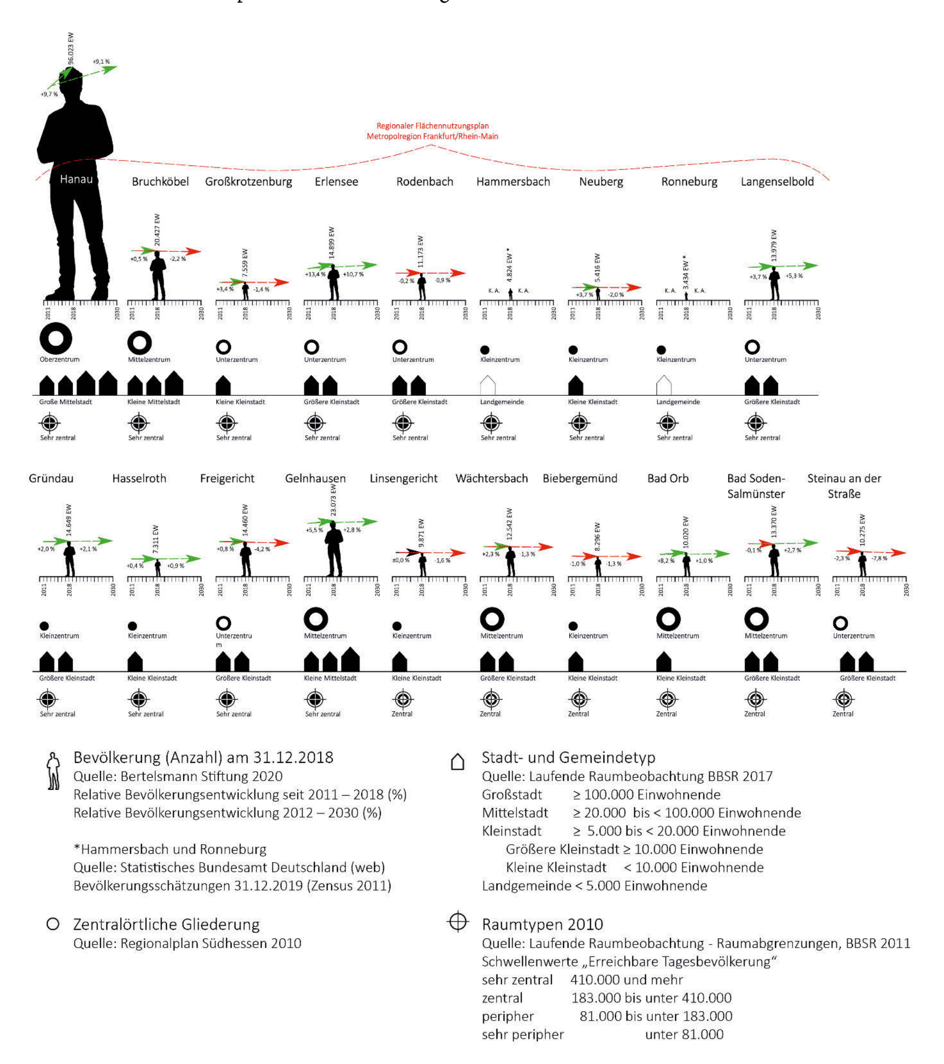
Neben der großen Mittelstadt[4] Hanau, die gemäß Regionalplan als Oberzentrum eingestuft wird, gibt es im Untersuchungsraum zwei kleine Mittelstädte, die auch als Mittelzentren fungieren, sowie 14 Kleinstädte (davon sechs kleine und acht größere Kleinstädte), von denen drei als Mittelzentren, sechs als Unterzentren und vier als Kleinzentren eingestuft werden. Außerdem finden sich zwei Landgemeinden, die laut zentralörtlicher Festlegung des Regionalplans als Kleinzentren ausgewiesen sind (vgl. BBSR 2020a; RP Darmstadt 2011).

---

3 Diese wurde auf Grundlage des »Wegweisers Kommune« der Bertelsmann Stiftung (www.wegweiser-kommune.de) sowie der Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung des BBSR (www.inkar.de) durchgeführt. Untersucht wurden Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung und zur strukturräumlichen Gliederung sowie demografische Daten, finanzielle Mittel und Daten zu Arbeit, Wohnen und Bauen.

4 Die verwendeten Stadt- und Gemeindetypen »kleine/große Mittelstadt« und »kleine/große Kleinstadt« entsprechen der Raumabgrenzung der »laufenden Raumbeobachtung« des BBSR (2020b).

Abb. 3: Statistische und planerische Einordnung der Gemeinden



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Verschiedene demografische Daten deuten zunächst vor allem auf Unterschiede zwischen der regionalen Metropole Hanau und den kleineren Kommunen hin – und bestärken den Bedarf eines Interessenausgleichs im Kontext von Stadt-Land-Beziehungen. So zeichnet sich Hanau (im Vergleich zum hessischen Durchschnitt) durch eine besonders junge, multikulturelle Bevölkerung aus, die durch eine eher geringe

Kaufkraft je Haushalt sowie eine hohe Kinder- und Altersarmut gekennzeichnet ist. Demgegenüber liegt der Altersdurchschnitt der kleineren untersuchten Kommunen deutlich über dem Durchschnitt in Hessen (mit Ausnahme von Erlensee, das in direkter Nachbarschaft zu Hanau liegt); zudem haben sie einen niedrigen Ausländeranteil und eine durchschnittliche bis leicht höhere Kaufkraft je Haushalt (Bertelsmann Stiftung 2021).

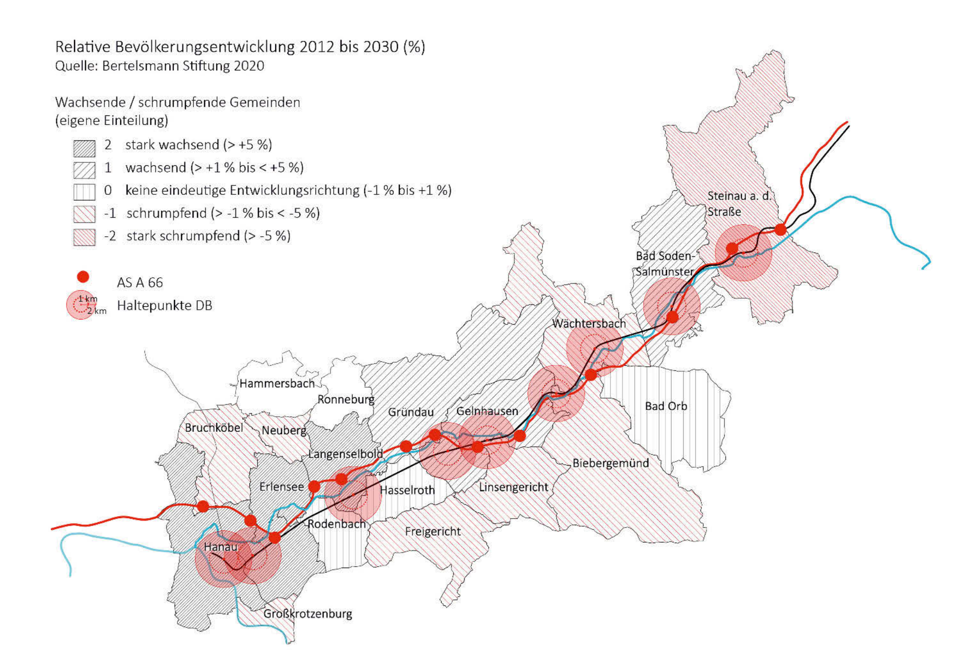
Insgesamt war die relative Bevölkerungsentwicklung in dem von der Bertelsmann Stiftung (2021) untersuchten Zeitraum 2011 bis 2018 bei den betrachteten Kommunen überwiegend stabil bis hin zu stark wachsend, mit Ausnahme der schrumpfenden Kleinstadt Steinau an der Straße. Die prognostizierte relative Bevölkerungsentwicklung (für die Jahre 2012–2030) hingegen zeigt ein differenzierteres Bild: Während bei den Kommunen in Ballungsraumnähe ein mäßiges bis starkes Wachstum prognostiziert wird (z.B. Hanau mit + 9,1 %), deutet sich bei vielen weiter vom Ballungsraum entfernt liegenden Kommunen eine leichte bis starke Schrumpfung an (Bertelsmann Stiftung 2021). Dafür scheint nicht allein die Entfernung zum Ballungsraum ausschlaggebend zu sein, sondern auch die Anbindung an den Infrastrukturkorridor im Kinzigtal (siehe Abb. 4): ein erster Hinweis auf dessen zentrale Bedeutung und den Zusammenhang zwischen der Anbindung an den Korridor und das Wachstum der Kommune.

Während in Hanau und der angrenzenden Kleinstadt Erlensee sowie in den regional wichtigen Gemeinden Langenselbold und Gelnhausen eine hohe Arbeitsplatzzentralität[5] und ein positives Pendlersaldo[6] (z.B. Gelnhausen mit + 36,3 %) zu verzeichnen sind, sind die verbleibenden Kommunen von einer geringen Arbeitsplatzzentralität und starken Auspendlerbewegungen gekennzeichnet (z.B. Neuberg mit -47,5 %) (ebd.).

5 Eine hohe Arbeitsplatzzentralität zeigt, dass mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) in der Kommune arbeiten als wohnen (vgl. Bertelsmann Stiftung 2021).

6 Ein positiver Pendlersaldo sagt aus, dass mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) in die Kommune ein- als auspendeln (vgl. Bertelsmann Stiftung 2021).

Abb. 4: Entwicklungsprognosen



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Siedlungsmorphologie und Landschaftsstruktur

Neben den thematischen Analysen von Geodaten wurde die Methode des Mapping gewählt, um mithilfe unterschiedlicher Kombinationen und Überlagerungen ausgewählter räumlicher Strukturen (Siedlungs-, Gewässer- und Verkehrsstrukturen, Topografie, Forst- und Agrarflächen) Erkenntnisse zu morphologischen Zusammenhängen und regionalen Beziehungen zu gewinnen (vgl. Corner 2011).

Zunächst ist festzuhalten, dass es »die« zentrale Kleinstadt im Forschungskorridor nicht gibt. In Abbildung 5 sind die versprengten und kleinteiligen Siedlungsstrukturen innerhalb des Betrachtungsraums dargestellt. Die Zugehörigkeit der einzelnen Ortsteile und die damit einhergehenden administrativen Grenzen lassen sich intuitiv aus dieser Karte nicht erschließen. Manche Kleinstädte, wie beispielsweise Bad Orb, bestehen lediglich aus einem historisch gewachsenen Ortsteil. Andere wiederum sind als Ergebnis der gemeindlichen Gebietsreform in Hessen in den 1970er-Jahren zu sehen (vgl. Land Hessen 1974). Diese zielte darauf ab, kleine Gemeinden ohne hauptamtliche Verwaltungsbeamt_innen zu größeren Einheiten

zusammenzufassen und damit ihre Verwaltungskraft und Leistungsfähigkeit zu verbessern (vgl. Hessisches Ministerium des Innern und für Sport o.J.).

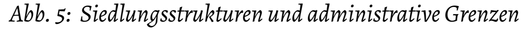
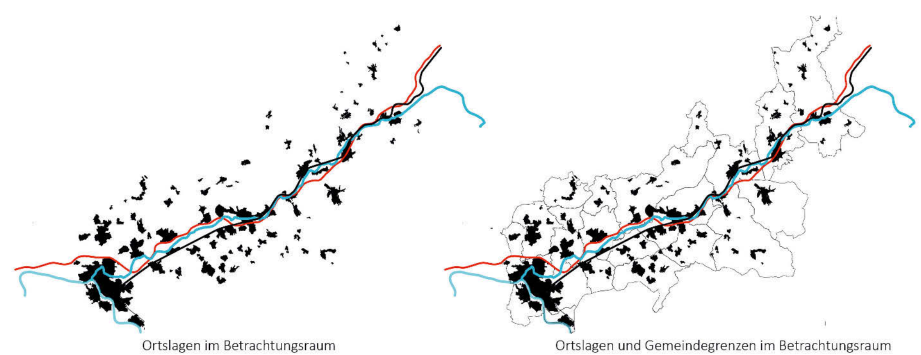


Abb. 5: Siedlungsstrukturen und administrative Grenzen



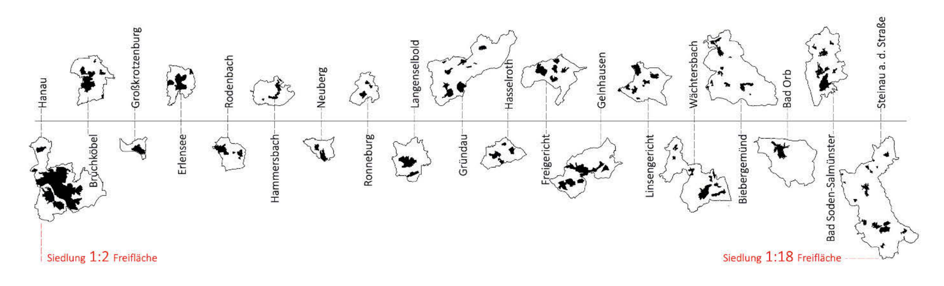
Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

So wurde beispielsweise Bad Soden-Salmünster im Zuge der Gebietsreform aus elf bis dato eigenständigen Gemeinden zusammengeschlossen und bezeichnet sich heute selbst als zersiedelte Flächenkommune (vgl. explorative Interviews, Abschnitt »Selbstverständnis der Kommunen«). Nach der ersten Phase der freiwilligen Zusammenschlüsse (1969–1971) folgte die der zwangsweisen gesetzlichen Neugliederung (1972–1977) (vgl. Hessisches Ministerium des Innern und für Sport o.J.). Im Kinzigtal wurden solche Zusammenschlüsse Kraft Landesgesetz und teilweise gegen Beschlüsse der Gemeindevertretungen durchgeführt (vgl. explorative Interviews).

Die siedlungsmorphologischen Unterschiede werden insbesondere anhand einer Gegenüberstellung der Siedlungskörper der einzelnen Verwaltungseinheiten innerhalb der Gemeindegrenzen deutlich (siehe Abb. 6). Es zeigt sich, dass die Verhältnisse von Siedlungsfläche zu Freifläche sehr unterschiedlich sind (z.B. in Hanau mit 1:2; in Steinau an der Straße mit 1:18). Auffällig ist auch, dass die vom Ballungsraum weiter entfernt liegenden Verwaltungseinheiten flächenmäßig größer sind und eine Vielzahl von im Raum versprengten Ortsteilen aufweisen. Gerade bei diesen Kommunen ist fraglich, ob sie als Kleinstädte im Sinne historisch gewachsener Städte mit gewissen zentralen und urbanen Funktionen bezeichnet werden können (vgl. Sýkora/Mulíček 2017: 441). Vielmehr scheinen sie administrative Konstrukte zu sein, in denen die ehemals eigenständigen dörflichen Siedlungsstrukturen zu neuen Verwaltungseinheiten zusammengefasst wurden. Innerhalb des Betrach-

tungsraums empfiehlt es sich daher, den Begriff »Kleinstadt« aus administrativer Perspektive zu begreifen – also eher im Sinne einer kleinen Kommune denn einer (historisch gewachsenen) kleinen Stadt (vgl. Servillo/Atkinson/Hamdouch 2017: 369–371).

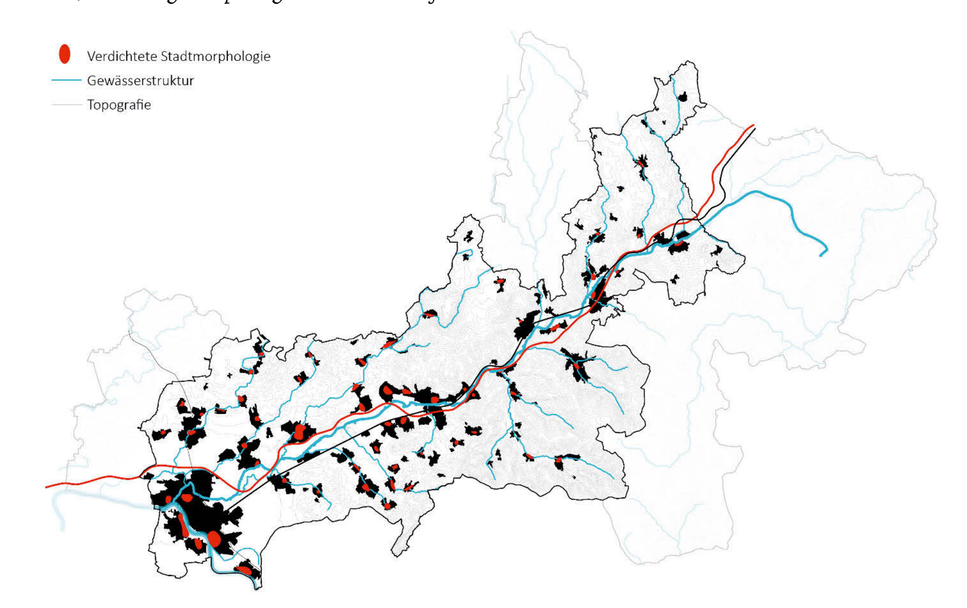
Abb. 6: Gegenüberstellung der Siedlungskörper



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt

Während also die kommunale Zugehörigkeit der einzelnen Ortsteile vielfach beliebig wirkt, sind die Zusammenhänge zwischen der Siedlungsmorphologie und der Logik der Landschaftsstruktur (vor allem Gewässernetz und Topografie) eindeutig ablesbar. Die Siedlungsstrukturen sind eingebunden in eine als Kulturlandschaft lesbare Umgebung aus Ackerflächen und Grünland, die wiederum von Forst- und Waldflächen eingefasst sind. Sie reihen sich entlang der Flussläufe und deren Täler, die ins Kinzigtal münden. Dies wird anhand der mutmaßlichen Lagen der historischen Ortskerne noch deutlicher (siehe Abb. 7). Hierfür wurden im Schwarzplan verdichtete und gewachsene Siedlungsstrukturen verortet und gekennzeichnet. Historisch waren die Orte gut angebunden an die Kinzig und die Infrastrukturachse des Kinzigtals. Dieser Verbindungskorridor geht unter anderem bis zur mittelalterlichen Handels- und Heerstraße Via Regia zurück, die die Messestädte Frankfurt a.M. und Leipzig miteinander verband – und die im Wesentlichen dem heutigen Verlauf der A66 entspricht (vgl. EKT 2021).

Abb. 7: Siedlungsmorphologie und Landschaftsstruktur



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Die Verkehrsverbindung zwischen Hanau und Fulda wurde ab den 1970er-Jahren zur sogenannten Kinzigtalautobahn A66 ausgebaut. Auf die großen Eingriffe des Autobahn- und Bundesbahnstreckenausbaus reagierend wurde 1994 das »Kompensationskonzept Kinzig« erarbeitet, um potenzielle Kompensationsflächen im gesamten Kinzigraum zu ermitteln (vgl. Leutnant o.J.). Dies kann als ein erster Hinweis darauf gedeutet werden, dass Landschaft im Kinzigtal als Verfügungsmasse wahrgenommen bzw. gehandelt und für sehr unterschiedliche Nutzungen benötigt wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich innerhalb des Forschungskorridors enge, historisch gewachsene Verflechtungen zwischen Siedlungs- und Freiraumstrukturen zeigen. Im Weiteren gilt es zu untersuchen, welche Ansatzpunkte und »Begabungen« sich aus diesem spezifischen Kontext für eine landschaftsbezogene Erholung herauslesen lassen und wie sich die Gemeinden selbst dazu positionieren.

Selbstverständnis der Kommunen

Durch den Austausch mit Vertreter_innen der kommunalen Verwaltungen sollte eine zusätzliche Perspektive auf die kleinen Kommunen im Betrachtungsraum eröffnet und zugleich sollten die Erkenntnisse aus den oben beschriebenen Forschungs-

ansätzen überprüft werden. Dazu wurden zwischen November 2020 und März 2021 insgesamt 17 leitfadengestützte Experteninterviews[7] via Videokonferenz durchgeführt, die sich an einem Fragebogen mit sechs Fragen zum Selbstverständnis der jeweiligen Kommune orientierten. Ziel dieser explorativen Interviews war es, Einblicke in eine (subjektive) Vor-Ort-Perspektive der kleinstädtischen Kommunalverwaltungen zu gewinnen und hierdurch Ansätze für weiterführende Untersuchungen zu generieren. Der zeitliche Rahmen der Interviews variierte je nach Gesprächspartner_in stark und dauerte im Schnitt circa eine Stunde.

Ebenso wie die statistischen Daten geben die explorativen Interviews Hinweise darauf, dass sich insbesondere Kommunen innerhalb des Ballungsraums sowie entlang der Verkehrsachse (A66/DB-Strecke) mit den Herausforderungen wachsender Städte konfrontiert sehen. Dies betrifft etwa einen hohen Bedarf an neuem Wohnraum sowie an neuen Gewerbe- und Logistikflächen, den Umgang mit einem hohen Verkehrsaufkommen und Engpässen bei der sozialen Infrastruktur, insbesondere der Kinderbetreuung. Themen, die vor allem von Kommunen außerhalb des Ballungsraums benannt wurden, betreffen sowohl die Sicherung der Nahversorgung und der medizinischen Grundversorgung als auch Fragen, die mit dem demografischen Wandel zusammenhängen.

Angesichts der zahlreichen genannten Handlungsfelder mag es verwundern, dass lediglich zwei der befragten Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohner_innen angaben, über ein beschlossenes Leitbild sowie daraus entwickelte integrierte Konzepte zur weiteren Stadtentwicklung zu verfügen. Hierbei handelt es sich um die beiden Kommunen Bad Orb und Bad Soden-Salmünster, die mitteilten, diese Instrumente auch gezielt für den Zugang zu Fördermitteln zu nutzen. Dies ist wiederum eng verknüpft mit dem für diese beiden Kommunen zentralen Kurbetrieb, der Investitionen in attraktive öffentliche Räume und kommunale Infrastrukturen zwingend erforderlich macht. Vertreter_innen einer weiteren Kommune gaben an, sich derzeit in einem Leitbildprozess zur räumlichen Entwicklung zu befinden.

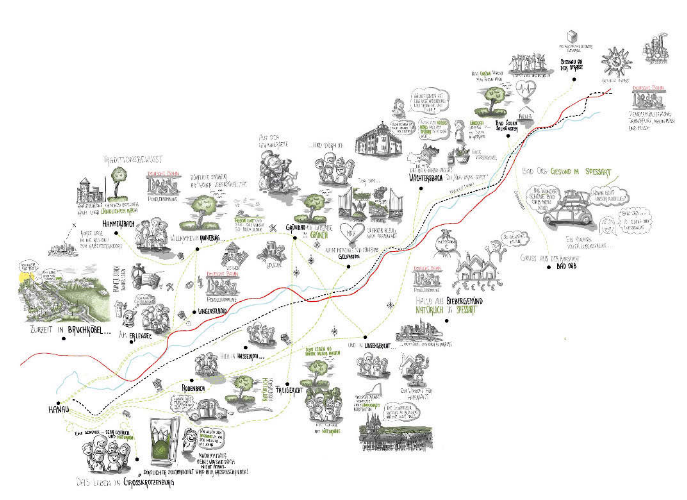
Warum bei der Mehrzahl der befragten kleinen Kommunen informelle Instrumente der Stadtentwicklungsplanung keine Rolle spielten (bzw. den Interview-

7 Von den 19 Kommunen im Forschungskorridor nahmen Vertreter_innen aus 16 kommunalen Verwaltungen an den Interviews teil. Zwei Kommunen antworteten schriftlich via Mail auf den Fragebogen und lediglich mit einer kommunalen Verwaltung konnte kein gemeinsamer Termin vereinbart werden. Somit wurden 13 der 14 kleinstädtischen Kommunalverwaltungen im Untersuchungskorridor befragt. Betrachtet man lediglich diese Kommunen, so nahmen an dem Austausch insgesamt neun Bürgermeister sowie acht Vertreter_innen kleinstädtischer Kommunalverwaltungen, z.B. aus Haupt- und Personalämtern, dem Bauamt oder den Bereichen Tourismus und Stadtmarketing, teil. Die Auswahl der Interviewpartner_innen erfolgte auf Vorschlag der jeweiligen kommunalen Verwaltungen. Im Fokus der Interviews stand somit jeweils die Innenperspektive der Verwaltung vor Ort sowie die subjektive Perspektive der befragten Person.

partner_innen nicht bekannt waren), kann an dieser Stelle nur vermutet werden. Vielfach scheint es, dass das Festlegen auf eine eigenständige Entwicklungsstrategie eine untergeordnete Rolle in der kommunalpolitischen Debatte spielt. Insgesamt könnte die Haltung in der Stadtentwicklungsplanung oft als ein »Mitsegeln« im Schatten der Metropolregion beschrieben werden.

Abbildung 8 fasst die beiden letzten Fragen des verwendeten Fragebogens grafisch zusammen. Hier wurden die Interviewpartner_innen gebeten, die Rolle ihrer Kommune in der Region zu beschreiben und ihre Kommune in drei Stichworten zu charakterisieren. Deutlich wurde, dass die wahrgenommene Lage in der bzw. zur Landschaft und die als dörflich empfundenen Strukturen für viele der befragten Gemeinden identitätsstiftend sind, auch innerhalb des Ballungsraums. So heben die Interviewpartner_innen in Großkrotzenburg den dörflichen Zusammenhalt in ihrer Kommune gegenüber der Anonymität Hanaus hervor. Auch in Gründau bezeichnet man sich als Gemeinde bzw. Dorf »im Grünen« und in Linsengericht wird als Entwicklungsziel unter anderem eine Wachstumsgrenze definiert – mit der Absicht, die »Ländlichkeit« beizubehalten. Insgesamt nutzen fast alle gemeindlichen Vertreter_innen Begriffe wie »natürlich«, »ländlich« oder »naturnah« zur Beschreibung ihres Selbstverständnisses. Überdies geben einige der befragten Personen an, dass ihre Gemeinde auf der Suche nach den Gemeinsamkeiten der einzelnen Ortsteile und einer gesamtgemeindlichen Identität sei.

Abb. 8: Selbstverständnis der Gemeinden



Quelle: F. Delija, TU Darmstadt 2021

Gleichzeitig wird immer wieder das Profitieren vom Ballungsraum hervorgehoben. So bezeichnen die Interviewpartner_innen Wächtersbach als »Nah-dran-Stadt«: naturnah wohnen und dennoch gut vernetzt und versorgt sein durch das Rhein-Main-Gebiet. Auch andere Interviewpartner_innen betonen die Orientierung zu den größeren Städten in der Metropolregion, etwa die Pendlerbeziehungen nach Frankfurt a.M. Das Kinzigtal spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle, wird aber eher als verbindender Infrastrukturkorridor denn als Ort landschaftlicher Erholung wahrgenommen. Gefragt nach landschaftsbezogenen Erholungsmöglichkeiten schien sich der Blick der Befragten meist weg vom Kinzigtal und hin zu den angrenzenden Naturräumen wie zum Spessart oder zum Vogelsberg zu bewegen.

Siedlungen im Kernraum Kinzigtal

Viele der in den Interviews gewonnenen Eindrücke konnten durch Begehungen vor Ort bestätigt werden. Untersucht und kartiert wurden die elf unmittelbar an das Kinzigtal angrenzenden Kommunen.[8] Es sollten einerseits die Siedlungen, ihre Charakteristik, ihre Versorgung mit Dienstleistungen sowie Potenziale für Tagestourismus und Naherholung erfasst werden. Weiterhin war es das Ziel herauszufinden, inwiefern das Kinzigtal zugänglich und mit den Siedlungen vernetzt ist und der Flussraum (auch hinsichtlich möglicher landschaftsbezogener Erholung) erlebbar ist. Die subjektiven Einschätzungen wurden vor Ort in Kartierungsbögen festgehalten und fotografisch dokumentiert.

Die kleinstädtischen, historisch gewachsenen Ortskerne wirken durch ihre engen Gassen und die vielen Fachwerkhäuser, oft mit der ortstypischen Holzschindelverkleidung, im stereotyp-touristischen Sinne »pittoresk«. Auch ähneln sich die Ortskerne in dieser Hinsicht, sodass ein übergreifendes regionales Bild entsteht. Sehr unterschiedlich ist dagegen der Sanierungsstand – von gepflegt, teilweise im Rahmen von Förderprogrammen erneuert (etwa durch das Hessische Dorfentwicklungsprogramm in Bad Soden-Salmünster) bis hin zu stark sanierungsbedürftig. Insgesamt handelt es sich um überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern bestehende Wohnquartiere mit einem nur spärlichen Angebot an Dienstleistungen (wie Cafés/Restaurants) sowie wenigen kulturellen Angeboten, die für Tagestourismus interessant sein könnten (siehe auch Points of Interest, Kap. 2.2). Ausnahmen

8 Hierzu wurden von den Autorinnen der TU Darmstadt an ausgewählten Stellen (insb. am Übergang Siedlung–Kinzigtal, aber auch in charakteristischen Raumsituationen wie z.B. am zentralen Marktplatz oder an der Hauptstraße) Beobachtungen zur Zugänglichkeit, zur Verknüpfung mit vorhandenen Routen und Points of Interest (POI), zu Dienstleistungen und Nutzeraktivitäten, aber auch subjektive Einschätzungen zum »Charakter« der Raumsituation (z.B. Maßstäblichkeit, Übersichtlichkeit, Brüche, Willkommensgefühl, Orientierung, Akustik/Lärm) und der (touristischen) Attraktivität erfasst.

bilden etwa Gelnhausen und Steinau an der Straße. Insgesamt lässt sich jedoch feststellen, dass viele Ortskerne trotz der vorhandenen Potenziale derzeit nicht im touristischen Fokus liegen oder dahingehend vermarktet werden.

Die Zugänge zum Kinzigtal liegen überwiegend versteckt am Siedlungsrand. Dies scheint vor allem den omnipräsenten Verkehrsinfrastrukturen geschuldet, vor allem der A66, die vielerorts hörbar ist. Zwar werden die Wiesenlandschaften zur Naherholung vor der Haustür genutzt (z.B. um »mit dem Hund zu gehen«), die Siedlungen selbst aber kehren dem Tal den Rücken zu. An anderen Stellen, etwa in Wächtersbach, verhindern Gewerbegebiete, die wie Puffer zwischen Siedlungen und Tal liegen, den Zugang zur Kinzig.

Insgesamt verstärkt sich der Eindruck, dass die Kinzig vielerorts kaum beachtet hinter Gewerbeflächen oder Verkehrsinfrastrukturen verschwindet und als zusammenhängender oder identitätsprägender Talraum kaum wahrgenommen wird. Das Kinzigtal scheint als Verfügungsmasse gesehen zu werden, die für unterschiedlichste Nutzungen (Verkehr, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz) gebraucht wird. Der Flussraum Kinzig ist darin meist nicht mehr erlebbar.

Im Anschluss an die Untersuchungen stellt sich somit die Frage, inwieweit die von den kleinen Kommunen als prägend wahrgenommene Lage zur bzw. in der Landschaft sowie die Nähe zum wichtigen Infrastrukturkorridor Kinzigtal für Ansätze landschaftsbezogener Erholungsstrategien auch planerisch im Sinne eines Interessenausgleichs genutzt werden können.

2.2 Landschaftsbezogene Erholung als Zukunftsperspektive für die Kleinstädte im Kinzigtal?

Parallel zur explorativen Annäherung an die kleinstädtischen Siedlungsstrukturen wurde der betrachtete Forschungskorridor aus tourismuswissenschaftlicher Perspektive untersucht, um Potenziale und Anknüpfungspunkte hinsichtlich regionaler Erholung zu identifizieren. Erste Erkenntnisse hierzu werden im Folgenden erörtert. Zuvor erfolgt ein kurzer Exkurs zum Themenkomplex »regionale Erholung«.

Exkurs: Regionale Erholung als Zusammenspiel von Naherholung und Tagestourismus

Betrachtet man landschaftsbezogene Erholung im Kontext eines regionalen Interessenausgleichs, so kann, wie bereits einleitend erwähnt, der Fokus auf die Naherholung oder aber auf den regionalen Tagestourismus gelegt werden. Moore et al. (1995: 74) nehmen eine Abgrenzung zwischen Tagestourismus und Naherholung (bzw. Freizeitaktivitäten) anhand des Kriteriums der »Distanzüberwindung« vor: Eine solche ist für die Ausübung von Naherholungsaktivitäten standardmäßig nicht erforderlich. Naherholung wird heute oft als »außerhäusliches Freizeitver-

halten ohne Übernachtung« (Schnell 2014) definiert. Bis zu welcher Distanz von Naherholung gesprochen wird bzw. wo sich die Abgrenzung zum Tagestourismus ergibt, ist nicht allgemeingültig definiert (vgl. ebd.).

Konkreter festgehalten ist hingegen, dass eine Person, die einen Tagesausflug unternimmt, ihr Wohnumfeld, also ihre typische Bewegungssphäre, verlässt (Suriñach et al. 2017: 364). Gemäß einer in der Forschung häufiger verwendeten Definition bezeichnet der Begriff »Tagestourismus« Ausflüge, die nicht länger als 24 Stunden dauern und keine Übernachtung beinhalten (vgl. Stetic/Simicevic/Stanic 2011: 115; Bauder/Freytag 2015: 686; dwif 2020: 9; BMWi 2014: 1; UNSD/UNWTO 2010: 10). Die Dauer eines Tagesausflugs ist in der Tourismuswissenschaft nicht klar definiert, sie kann zwischen wenigen Stunden, einem halben oder einem ganzen Tag variieren (Stetic/Simicevic/Stanic 2011: 115). Einige Autor_innen charakterisieren Reisen nur dann als Tagestourismus, wenn der bzw. die Reisende mindestens drei Stunden außerhalb des gewöhnlichen Wohnumfelds zu Freizeit- oder Erholungszwecken verbringt (Downward/Rasciute/Muniz 2020: 112).

Bezüglich der genutzten Räume sind die Grenzen zwischen Tagestourismus und Naherholung – wie eingangs erwähnt – fließend. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die landschaftsbezogene Erholung in Deutschland vor allem in dicht besiedelten Gebieten eine große Bedeutung in gesundheitlicher, sozialer sowie ökonomischer Hinsicht hat (Hermes/Albert/Haaren 2020: 61, 63). Zudem verbessern Freizeitaktivitäten mit Landschaftsbezug die Lebensqualität, indem sie positive Emotionen hervorrufen und dadurch Stressabbau und Entspannung fördern (Mitas/Hohn/Nawijn 2018: 24). Ob diese Erlebnisse als Tagestourist_in oder Naherholende_r erlebt werden, spielt aus Sicht der Autor_innen eine untergeordnete Rolle. Vielmehr empfiehlt es sich, die beiden Pole zusammenzudenken und aus diesem Perspektivwechsel einen Mehrwert für die kleinen Kommunen im Kinzigtal zu generieren.

Diese Sichtweise korrespondiert mit dem Ansatz von Moscardo und Murphy (2014: 2544), die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Fokus zu rücken und nicht allein auf die Bedürfnisse von Tourist_innen einzugehen. Die Kommunen treten somit nicht nur als touristische Destinationen für Tagesausflügler_innen aus der Region in Erscheinung, sondern können gleichzeitig auch ihren eigenen Bürger_innen hochwertige Naherholungsinfrastrukturen anbieten. Anwohner_innen sind damit nicht nur Teil der »touristischen Kulisse«, sondern profitieren auch als Nutzer_innen von den vorhandenen Erholungsinfrastrukturen.

Dieser Perspektivwechsel hat sich im Bereich des Destinationsmanagements erst mit dem Diskurs rund um Destination Governance stärker etabliert (Beritelli 2011: 8–11). Herntrei (2014: 265–267) sieht in diesem Kontext großes Potenzial durch Bürgerbeteiligungsprozesse, um die Zukunftsfähigkeit, Authentizität und Lebensqualität von Tourismusdestinationen zu verbessern. Auch im vorliegenden Forschungsvorhaben nimmt die Perspektive der lokalen Bevölkerung eine wichtige

Rolle ein; sie soll im weiteren Verlauf durch verschiedene Beteiligungsformate aufgegriffen werden.

Landschaftsbezogene Erholung – die Kleinstädte im Kinzigtal

Gerade die landschaftsbezogene Erholung nimmt für kleine Kommunen einen besonderen Stellenwert ein. In der Tourismusbranche spielen sogenannte Points of Interest (POI; sinngemäß: Anziehungspunkte) eine wichtige Rolle. Ein POI zeichnet sich nicht nur durch seine ästhetische Qualität aus, sondern auch durch seine Herausstellung, beispielsweise aufgrund von Pflege durch Verantwortliche oder die Zurverfügungstellung von Informationen über den Ort (Hermes/Albert/Haaren 2020: 66). Im Betrachtungsraum konnte bereits eine Vielzahl an potenziell touristisch relevanten POI erfasst werden. Um eine möglichst breite POI-Sammlung zu erhalten, wurden unterschiedliche Quellen herangezogen. Neben den offiziellen Websites der Kommunen, Tourist-Informationen und der zuständigen Destinationsmanagementorganisation (DMO) Spessart Tourismus und Marketing GmbH, wurden Karten und GIS genutzt. Weitere Quellen waren Blogs, Reiseberichte sowie Erfahrungswerte und Einschätzungen von Ortskundigen. Die sich hieraus ergebende Grundmasse an POI wurde im nächsten Schritt thematisch geclustert, wobei sich neun Kategorien[9] ergaben. Neben geografischen Punkten wurden Veranstaltungen und Routen als POI gelistet. Parallel dazu wurden die Geodaten der POI erfasst, um sie mittels GIS räumlich zu verorten und thematische Karten zu erzeugen. Durch dieses Vorgehen konnten schon in einer frühen Projektphase Schwerpunkte, etwa thematische Kernbereiche oder räumliche Zentrierungen von POI, identifiziert werden.

Um die große Menge an POI einzugrenzen, war für das weitere Vorgehen eine Priorisierung notwendig. Diese erfolgte anhand verschiedener Kriterien, etwa Gästezahlen, (über-)regionale Bekanntheit oder Öffnungszeiten der POI. Einerseits konnten auf diese Weise besonders anziehungsstarke POI identifiziert werden, andererseits konnte herausgearbeitet werden, welche bisher weniger oder nur punktuell anziehungsstarken POI Potenziale für zukünftige Projekte und Kooperationen bieten könnten.

Nach ersten Einschätzungen kann davon ausgegangen werden, dass nur wenige POI der untersuchten kleinen Kommunen eigenständig regionale Tagestourist_innen anziehen. Diese Vermutung wird gestützt durch die Einschätzung kommunaler Vertreter_innen, dass landschaftsbezogene Erholungsmöglichkeiten weniger bis

---

9 Die Einteilung in Kategorien erfolgte aus Gründen der Übersichtlichkeit. Dabei waren die unter den POI am häufigsten vertretenen Themen die Grundlage für die Bildung der Kategorien. Ein Großteil der im Untersuchungsraum verorteten POI lässt sich beispielsweise in die Kategorien Hotellerie & Gastronomie, Kultur, Sightseeing & Geschichte sowie Freizeit & Sport einordnen.

kaum im Kinzigtal, sondern eher in angrenzenden Naturräumen wahrgenommen und verortet werden (vgl. explorative Interviews). Ein möglicher Ansatz besteht darin, verschiedene POI zu verbinden, um die touristische Attraktivität bzw. Wahrnehmung zu steigern. Das Verknüpfen verschiedener Punkte – teilweise auch durch verbindende Themen – zu touristischen Routen ist bereits etabliert (Timm 2020: 11) und wird im Rhein-Main-Gebiet beispielsweise durch den Regionalpark RheinMain umgesetzt (Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH 2021).

Im Rahmen des vorliegenden Forschungsprojekts zielen daher erste Planungsideen auf eine Verknüpfung von POI kleiner Kommunen mittels Erholungsrouten. Diese könnten gleichzeitig die räumlichen Strukturen des Kinzigtals im Sinne einer nachhaltigen Erholungsstrategie vor allem zu Fuß oder per Rad für Anwohner_innen sowie Tagestourist_innen erlebbar machen. Gleichzeitig könnte die Vernetzung von Ortsteilen zu einer gesamtgemeindlichen oder regionalen Identität beitragen.

Aus der Tourismuswissenschaft ist bekannt, dass durch eine aktive Einbindung regionaler Identitätsmerkmale in touristische Angebote die Wertschätzung der Einheimischen für ihre eigene Umgebung gesteigert werden kann (BMWi 2013: 9). Besonders landschaftsbezogene Aspekte können in diesem Zusammenhang als wichtig empfunden werden: Ihnen kann eine »identifikatorische Wirkung für die psychische und soziale Entwicklung ihrer Bewohnerinnen und Benutzer zugesprochen [werden]« (Meier/Bucher 2010: 37). Wenn regionale Merkmale bei der Tourismusentwicklung beachtet und integriert werden, könnte die Entstehung eines Zusammengehörigkeitsgefühls gefördert werden.

Eine Herausforderung beim Aufbau nachhaltiger Lebensorte bzw. eines nachhaltigen Tourismus besteht oftmals darin, dass nur ein geringes Bewusstsein für die eigene regionale Identität und den Wert der wahrgenommenen Landschaft vorliegt (Pechlaner 2019: 12; BMWi 2013: 5). Meist steht die kurzfristige Wirtschaftsentwicklung im Vordergrund der lokalen Politik – beispielsweise im Hinblick auf die Einnahmen durch Gewerbesteuer oder die Anzahl der entstehenden Arbeitsplätze. Bei der Stärkung regionaler Identität geht es hingegen um langfristige Investitionen in die regionale und touristische Entwicklung (BMWi 2013: 5). Für derartige Erfolgsfaktoren sollte bei der örtlichen Bevölkerung und in der Wirtschaft ebenfalls ein Bewusstsein geschaffen werden. Zudem sollten sie Berücksichtigung in der Kommunal- bzw. Regionalpolitik erfahren. Eine Region sollte nicht nur als touristisches Ziel, sondern auch als Wohn- und Lebensort betrachtet werden (Pechlaner 2019: 13–14). Dieser Perspektivwechsel ermöglicht gerade für die kleinen Kommunen im Forschungskorridor den Aufbau einer tragfähigen Zukunftsperspektive. Hochwertige Erholungsinfrastrukturen bieten einen echten Mehrwert, auch für die Bevölkerung vor Ort, und können somit als Standortvorteil vor allem gegenüber angrenzenden größeren Städten und den Zentren der Metropolregion gesehen werden.

3. Fazit: Landschaftsbezogene Erholung als möglicher Handlungsansatz für zentrale Kleinstädte

Erste Erkenntnisse aus dem Verbundforschungsprojekt lassen ein großes Potenzial hinsichtlich des Zusammenspiels von zentralen Kleinstädten und regionaler Naherholung im Kinzigtal – auch im Sinne eines metropolitanen Interessenausgleichs – vermuten. Landschaftsbezogene Erholung kann in diesem Zusammenhang als ein Vermittler zwischen den Interessen zentraler Kleinstädte und ihren größeren Nachbarkommunen gesehen werden. Hierbei empfiehlt es sich, das Thema Naherholung, das für die lokale Bevölkerung im Fokus steht, mit regionalem Tagestourismus zusammenzudenken und dabei wechselseitige Synergien zu schaffen.

Die Analyse der kleinstädtischen Siedlungsstrukturen zeigt eine deutliche Diskrepanz zwischen den oft beliebig wirkenden Verwaltungseinheiten und der engen Verflechtung der Siedlungsmorphologie und der Logik der Landschaftsstrukturen. Oft scheinen die Gemeindegrenzen administrative Konstrukte zu sein, in denen ehemals eigenständige dörfliche Siedlungsstrukturen zu neuen Verwaltungseinheiten zusammengefasst worden sind. Hingegen sind die Zusammenhänge zwischen Siedlungsstrukturen und dem Gewässernetz sowie der Topografie eindeutig ablesbar und können siedlungsgeschichtlich hergeleitet werden. Es empfiehlt sich daher, die Bezeichnung »Kleinstadt« innerhalb des Untersuchungskorridors aus der administrativen Perspektive, also im Sinne von »kleiner Kommune« zu begreifen.

Dies scheint auch im Selbstverständnis der betrachteten Kommunen eine große Rolle zu spielen. Die explorativen Interviews mit kommunalen Vertreter_innen legen die Vermutung nahe, dass die oft als ländlich beschriebene Lage sowie die als dörflich empfundenen Siedlungsstrukturen als entscheidende Standortvorteile – auch gegenüber den größeren Städten des Ballungsraums – gesehen werden. Dies mag verwundern, da die betrachteten Kommunen zentral innerhalb der Metropolregion verortet sind und ihre jeweilige Umgebung durch ausgeprägte Infrastrukturen geprägt ist. Zudem sind einige Gemeinden auf der Suche nach den Gemeinsamkeiten der einzelnen Ortsteile und einer gesamtgemeindlichen Identität. Gleichzeitig wird jedoch immer wieder das Profitieren vom Ballungsraum hervorgehoben.

Als Rückgrat der Region ist das Kinzigtal einerseits geprägt von weiten Auenlandschaften und Naturschutzflächen und andererseits ein hoch frequentierter Infrastrukturkorridor. Letzterer kann als verbindendes Element zu den Zentren der Metropolregion beschrieben werden. Ein Zusammenhang zwischen der Anbindung an diesen Korridor und dem Wachstum der Kleinstädte kann aus der Analyse statistischer Daten vermutet werden. Auch in den Interviews wurde deutlich, dass sich insbesondere Kommunen innerhalb des Ballungsraums sowie entlang der Verkehrsachse mit den Herausforderungen wachsender Städte konfrontiert sehen. Auffällig war, dass lediglich zwei der befragten Kleinstädte angaben, über ein be-

schlossenes Leitbild bzw. integrierte Konzepte zur weiteren Stadtentwicklung zu verfügen. Die Haltung vieler kleiner Kommunen könnte also als ein »Mitsegeln« im Schatten der Metropolregion ohne eigenständige strategische Stadtentwicklungsplanung bezeichnet werden.

Bei den vor Ort untersuchten direkt an das Kinzigtal angrenzenden Kommunen und deren Ortskernen zeigen sich charakteristische ortstypische Merkmale und regionale Gemeinsamkeiten, die zwar ein touristisches Potenzial aufweisen, aber bisher wenig in diesem Sinne vermarktet werden. Dies hat sich durch eine Analyse und Bewertung der POI im Betrachtungsraum bestätigt. Erste Einschätzungen legen jedoch nahe, dass viele der kleinstädtischen POI, isoliert betrachtet, nur wenige Tagestourist_innen aus der Region anziehen. Erst durch eine Verknüpfung der einzelnen POI, beispielsweise durch landschaftsbezogene Erholungsrouten, entsteht ein regionales Tourismuspotenzial.

Bisher ist der Talraum der Kinzig allerdings kaum mit den angrenzenden Siedlungen verknüpft oder verschwindet ganz hinter Gewerbeflächen und Verkehrsinfrastrukturen. Es entsteht der Eindruck, dass das Kinzigtal als Verfügungsmasse für Verkehr, Gewerbe, landwirtschaftliche Nutzung und Naturschutz von zahlreichen Akteur_innen inselartig genutzt wird. Diese Einschätzung wird durch die Herangehensweisen an den geplanten Ausbau der ICE-Strecke Hanau–Fulda bekräftigt. Die Verknüpfung der einzelnen räumlichen Strukturen durch landschaftsbezogene Erholungsrouten bietet daher großes Potenzial. Der bisher kaum im Zusammenhang wahrgenommene Talraum der Kinzig könnte hierdurch in den regionalen Fokus rücken und sich zukünftig gar als eigenständiger Erholungsraum etablieren. Gerade für kleine Kommunen mit einer dispersen Siedlungsstruktur stellt die Verknüpfung der unterschiedlichen Ortsteile über eine landschaftsgebundene Erholungsinfrastruktur einen bisher kaum genutzten Mehrwert dar und könnte zu einer gesamtgemeindlichen oder regionalen Identität beitragen.

Gleichzeitig sollte das Potenzial des Infrastrukturkorridors Kinzigtal als verbindendes Element zum Ballungsraum erkannt und zur Etablierung eines nachhaltigen regionalen Tagestourismus genutzt werden. Insbesondere die zahlreichen Haltestellen entlang der Bahnstrecke bieten nachhaltige Anknüpfungspunkte für eine regionale Erholungsstrategie. Dabei sollten die betrachteten Kleinstädte jedoch nicht nur als Teil bzw. Kulisse des touristischen Angebots, sondern ihre Einwohner_innen auch als Konsumierende dieser Infrastrukturen gedacht werden. Durch dieses Zusammendenken könnte sich sowohl ein Mehrwert für regionale Tagesausflügler_innen ergeben, die von landschaftsbezogenen Erholungsrouten und verknüpften POI angezogen werden, als auch für zentrale Kleinstädte, deren Bevölkerung diese Infrastrukturen zur landschaftsbezogenen Naherholung nutzen kann.

Im nächsten Arbeitsschritt des Forschungsprojekts sollen diese ersten Thesen und Ideen mit lokalen Akteur_innen und Bürger_innen diskutiert und (auch mittels

planerischer Szenarien) weiterentwickelt werden. Die Erarbeitung eines gemeinsamen Narratives für das Kinzigtal und neuer regionaler Kooperationen werden als Grundlage für das Tourismuskonzept und den Ausgleich konkurrierender Interessen betrachtet.

Literatur

Bauder, Michael/Freytag, Tim (2015): Visitor mobility in the city and the effects of travel preparation. In: Tourism Geographies 17/5, 682–700.

Bayerle, Georg (2021): Zu viele Touristen? Der neue Stadt-Land-Konflikt. In: BR24, Bayerischer Rundfunk, 24.2.2021

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2019): Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland. Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen. Bonn: BBSR-Online-Publikation Nr. 15/2019.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020a): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2020.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020b): Raumbeobachtung – Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html?nn=2544954 (letzter Zugriff am 31.8.2021).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020c): Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen. Raumtypen 2010. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/Raumtypen2010_vbg/Raumtypen2010_LageSied.html?nn=2544954 (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Beritelli, Pietro (2011): Tourist destination governance through local elites: Looking beyond the stakeholder level. Universität St. Gallen.

Bertelsmann Stiftung (2021): Wegweiser Kommune. informiert über demographische Entwicklungen in Kommunen. https://www.wegweiser-kommune.de/ (letzter Zugriff am 31.8.2021).

BMWi (Hg.) (2013): Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen. Band 6: Kurzreport Nachhaltige touristische Entwicklung ländlicher Lebensräume. Berlin.

BMWi (Hg.) (2014): Tagesreisen der Deutschen. Grundlagenuntersuchung. Berlin.

Corner, James (2011): The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. In: Martin Dodge/Rob Kitchin/Chris Perkins (Hg.), The Map Reader. Theories of Mapping Practice and Cartographic Representation. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd., 89–101.

Downward, Paul/Rasciute, Simona/Muniz, Cristina (2020): Exploring the Contribution of Activity Sports Tourism to Same-day Visit Expenditure and Duration. In: Journal of Sport & Tourism 24/2, 111–126.

dwif (2020): Wirtschaftsfaktor Tourismus für Baden-Württemberg 2019. München.

EKT (2021): VIA REGIA. Wegeverlauf Deutschland, Hessen. https://www.via-regia.org/viaregiageschichte/flashwegeverlauf/wegedthessen.php (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Hannemann, Christine (2002): Die Herausbildung räumlicher Differenzierungen. Kleinstädte in der Stadtforschung. In: Martina Löw (Hg.), Differenzierungen des Städtischen. Opladen: Leske + Budrich, 265–278.

Hebenstreit, Stefan (2020): »Raus aufs Land!«– Stadtfluchten und Stadt-Land-Diskurse als Indikatoren coronabedingter Verunsicherung und Veränderung. In: PhiN-Beiheft 24/2020, 206–219.

Hermes, Johannes/Albert, Christian/Haaren, Christina von (2020): Erfassung und Bewertung der kulturellen Ökosystemleistung Naherholung in Deutschland. In: UVP-report 34/2, 61–70.

Herntrei, M. (2014): Wettbewerbsfähigkeit von Tourismusdestinationen. Bürgerbeteiligung als Erfolgsfaktor? Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Hessisches Ministerium des Innern und für Sport (o.J.): Kommunen. Gebietsreform. https://innen.hessen.de/Kommunales/Kommunen/Gebietsreform (letzter Zugriff am 19.11.2021).

International Recommendations for Tourism Statistics 2008 (2010). New York: United Nations.

Jiricka-Pürrer, Alexandra/Brandenburg, Christiane/Pröstl-Haider, Ulrike (2020): City Tourism Pre- and Post-Covid-19 Pandemic – Messages to take Home for Climate Change Adaptation and Mitigation? In: Journal of Outdoor Recreation and Tourism 31, 1–6.

Land Hessen (1974): Gesetz zur Neugliederung der Landkreise Gelnhausen, Hanau und Schlüchtern und der Stadt Hanau sowie die Rückkreisung der Städte Fulda, Hanau und Marburg betreffende Fragen. Vom 12. März 1974.

Leutnant, Bernd (o.J.): Die Kinzigaue im Raum Langenselbold. Aspekte des Naturschutzes. Amt für Umwelt, Naturschutz und ländlichen Raum Main-Kinzig-Kreis.

Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus (2021): Unsere Stadt. https://www.bad-soden.de/unsere-stadt/ (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Magistrat der Stadt Wächtersbach (2021): Wächtersbach entdecken. https://www.stadt-waechtersbach.de/erleben/waechtersbach-entdecken/ (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Meier, Christine/Bucher, Annemarie (2010): Die zukünftige Landschaft erinnern. Eine Fallstudie zu Landschaft, Landschaftsbewusstsein und landschaftlicher Identität in Glarus Süd. Bern: Haupt.

Milbert, Antonia/Fina, Stefan (2021): Methoden der Kleinstadtforschung: Definitionen, Daten und Raumanalysen. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 24–49.

Mitas, Ondrej/Hohn, Astrid/Nawijn, Jeroen (2018): »To Mix with New People«: The Surprising Day Trips of Mature Germans. In: Muzaffer Uysal/M. Joseph Sirgy/Stefan Krüger (Hg.), Managing quality of life in tourism and hospitality. Wallingford, Oxfordshire, UK: CABI, 24–41.

Moore, Kevin/Cushman, Grant/Simmons, David (1995): Behavioral conceptualization of tourism and leisure. In: Annals of Tourism Research 22/1, 67–85.

Moscardo, Gianna/Murphy, Laurie (2014): There Is No Such Thing as Sustainable Tourism: Re-Conceptualizing Tourism as a Tool for Sustainability. In: Sustainability 6, 2538–2561.

Pechlaner, Harald (2019): Destination und Lebensraum: Perspektiven touristischer Entwicklung. In: Harald Pechlaner (Hg.), Destination und Lebensraum. Perspektiven touristischer Entwicklung: 20 Jahre Tourismusforschung von Eurac Research. Wiesbaden: Springer Gabler, 1–21.

Pohl, Tim (2021): »Wir können ja auch nicht jede Wiese zum Parkplatz machen«. Ein Streitgespräch über Overtourism in Bayern. In: Süddeutsche Zeitung, 1.4.2021.

Porsche, Lars/Milbert, Antonia (2018): Kleinstädte in Deutschland. Ein Überblick. In: Informationen zur Raumentwicklung 6/2018, 1–21.

Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (2021): Regionalpark Routen. https://www.regionalpark-rheinmain.de/routen-und-touren/regionalpark-routen (letzter Zugriff am 2.12.2021).

Roy, Gobinda/Sharma, Swati (2020): Analyzing one-day tour trends during COVID-19 disruption – applying push and pull theory and text mining approach. In: Tourism Recreation Research 46/2, 288–303.

RP Darmstadt (2011): Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Z3.2.1-4, Z3.2.2-6, Z3.2.3-5, Z.3.2.3-9.

Schnell, Peter (2014): Lexikon der Geographie. Naherholung. https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/naherholung/5331 (letzter Zugriff am 25.3.2021).

Servillo, Loris/Atkinson, Rob/Hamdouch, Abdelillah (2017): Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodological and Policy Issues. In: Tijdschrift voor economische en sociale geografie 108/4, 365–379.

Sieber, Sandra (2021): Auswirkungen neuer Wahrnehmungsmuster im Bereich der regenerativen Energiesysteme im Orts- und Landschaftsbild und ihre Bedeutung für die räumliche Planung. Alltags-, Sehnsuchts- und Energielandschaften im Fokus. Dissertation.

Smith, Stephen L. J./Godbey, Geoffrey C. (1991): Leisure, recreation and tourism. In: Annals of Tourism Research 18/1, 85–100.

Steinführer, Annett/Sondermann, Martin/Porsche, Lars (2021): Kleinstädte als Forschungsgegenstand. Bestimmungsmerkmale, Bedeutungen und Zugänge. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 5–23.

Stetic, Snezana/Simicevic, Dario/Stanic, Sara (2011): Same-day Trips: A Chance of Urban Destination Development. In: UTMS Journal of Economics 2/2, 113–124.

Suriñach, Jordi/Casanovas, Josep A./André, Marién/Murillo, Joaquim/Romaní, Javier (2017): How to quantify and characterize day trippers at the local level. In: Tourism Economics 23/2, 360–386.

Sýkora, Luděk/Mulíček, Ondřej (2017): Territorial Arrangements of Small and Medium-Sized Towns from a Functional-Spatial Perspective. In: Tijdschrift voor economische en sociale geografie 108/4, 438–455.

Technische Universität Darmstadt (2021): Konflikte. Verbundforschungsprojekt NaTourHuki. www.natourhuki.de/ (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Timm, Bente (2020): Touristische Routen. Tourismus kompakt. München: UVK Verlag.

UNSD/UNWTO (Hg.) (2010): International Recommendations for Tourism Statistics 2008. United Nations. New York.

Zimprich, Arnold (2020): »Es müssen drastischere Maßnahmen her«. In: Süddeutsche Zeitung, 23.8.2020.

Soziale Öffentlichkeiten kleinstädtischer Urbanität im Kontext der Migrationsgesellschaft

Monika Alisch, Martina Ritter, Catharina Hille, Jonas Hufeisen, Tatevik Mamajanyan

Disziplinäre Reflexion

Der folgende Beitrag setzt sich mit Kleinstadtforschung aus der Perspektive der Disziplin Soziale Arbeit auseinander. Das zugrunde liegende Praxisforschungsprojekt DIWAN[1] wird am Regionalen Innovationszentrum Gesundheit und Lebensqualität der Hochschule Fulda durchgeführt. Es überschreitet methodisch die Grenzen zwischen den Wissenschaften und anderen gesellschaftlichen Bereichen (vgl. Wiesmann et al. 2008) und versteht sich einer transdisziplinären Forschungsweise verpflichtet.

In der Theoriebildung der Sozialen Arbeit stellen die unterschiedlichen Rahmen- und Sozialisationsbedingungen in Groß- und Kleinstädten sowie in Dörfern einen blinden Fleck dar. Dementsprechend fehlen auch in der Praxis der Sozialen Arbeit »hinreichende Kriterien der Unterscheidung der Sozialen Arbeit auf dem Land und in der Stadt überhaupt und im Speziellen in der (ländlich geprägten) Kleinstadt und in der Großstadt« (Baum 2018: 21). Während für die zukünftige Ausrichtung der Sozialen Arbeit Fragestellungen der Stadtsoziologie und Stadtentwicklungsplanung in Hinblick auf Großstädte und Metropolen als essenziell beschrieben werden, finden Kleinstädte eher nur am Rande Erwähnung:

> »Die zukünftigen Fragestellungen der Stadtsoziologie sowie der Stadtentwicklung der Großstädte und Metropolen – vielleicht auch irgendwann der Kleinstädte – werden auch die Fragen sein, mit denen sich Soziale Arbeit in der Stadt verstärkt auseinandersetzen muss.« (Ebd.: 24–25)

Dies zeigt sich auch daran, dass sich Veröffentlichungen, die Soziale Arbeit in unterschiedlichen Sozialräumen thematisieren, in erster Linie auf einen großstädtischen Kontext beziehen (z.B. Kessl/Reutlinger 2019; Stövesand/Stoik/Troxler 2013; Oelschlägel 2012; Herrmann 2019; Baum 2018). Nur wenige Veröffentlichungen behandeln explizit kleine Städte (z.B. Alisch/May 2011a; Brandstetter/Schmid/Vyslouzil 2012).

---

1 Vgl. https://www.hs-fulda.de/rigl-fulda/diwan/.

Der Beitrag dieses Artikels zur interdisziplinären Kleinstadtforschung liegt zum einen in transdisziplinären Methoden des Dialogs, die im Projekt DIWAN entwickelt und umgesetzt wurden. Zum anderen lassen sich aus der spezifischen Herangehenswiese an sozialräumliche Entwicklungsprozesse Thesen zu gesellschaftlichen Herausforderungen zur Gestaltung lokaler Diskurse in kleinen Städten ableiten.

1. Einleitung

Noch immer beziehen sich nur wenige Forschungsprojekte und Veröffentlichungen zum Leben von und mit Zugewanderten in Deutschland auf Kleinstädte oder ländliche Räume (vgl. Beetz 2017; Schader-Stiftung 2011; Alisch/May 2011a). Dies ist insofern verwunderlich, da immerhin fast die Hälfte der Zugewanderten in Deutschland nicht in den Großstädten lebt, wo sie Adressat_innen entsprechender Integrationsmaßnahmen sind und wo die Risiken sozialer und ethnischer Segregation politisch wie sozialwissenschaftlich fokussiert werden (vgl. u.a. Hillmann/Windzio 2008; Farwick 2009, 2014).

Die Herausforderung, das Zusammenleben in der lokalen Gemeinschaft mit transnationalen Zuwander_innen zu organisieren und zu gestalten, ist spätestens seit dem sogenannten »langen Sommer der Migration 2015« auch in ländlichen Regionen lokalpolitische Realität (vgl. Weidinger et al. 2016; Glorius et al. 2017). Hier bilden kleine Städte gesellschaftliche und demokratische Kristallisationspunkte. Diese Kleinstadtgesellschaften sind gefordert, ein gutes Zusammenleben zwischen Alteingesessenen und Neuzugewanderten in einer Weise zu gestalten, die über eine funktionale Integration in das Bildungssystem sowie den Arbeits- und Wohnungsmarkt hinausgeht. Das bedeutet auch, dass sich das Gemeinwesen verändert und sich als solches neu konstituieren muss.

Wir schließen hier an einen Begriff von Gemeinwesen an, der auch die Debatte um Gemeinwesenarbeit als wesentliches Arbeitsprinzip Sozialer Arbeit prägt. Laut Wendt (1989: 1) meint Gemeinwesen »erstens Menschen […], zweitens das Gebiet, wohin sie gehören, und drittens das Geschehen des Zusammenlebens am Ort – das lebendige Gemeinwesen im Kleinen und im Großen«. Dass es dabei letztlich immer um die Auseinandersetzung mit dem Unvertrauten oder Fremden (des/der jeweils anderen) geht, haben Micksch und Schwier bereits 2001 in ihrer Untersuchung zu den »Fremden auf dem Land« herausgestellt. Diese Auseinandersetzung sei zwar durch die Suche nach dem Gemeinsamen gekennzeichnet, es zeige sich jedoch auch, dass der Prozess der gesellschaftlichen Integration immer auch Abgrenzungen beinhalte (vgl. Micksch/Schwier 2001).

Ein in dieser Weise gelingender Integrationsprozess ist im Alltag, in den sozialen Praxen des Zusammenlebens zu organisieren. Die entsprechenden »Herausfor-

derungen im kommunalen Raum [sind] meist konkret« (Ohliger et al. o.J.: 5) – wie in diesem Beitrag gezeigt werden wird – und betreffen auch und gerade die Regeln des Alltagslebens, die neu auszuhandeln und zu vermitteln sind. Dabei geht es auch darum, wie eine gegenseitige Offenheit für die Interessen der jeweils anderen und eine Akzeptanz auch von Differenzen geschaffen werden können. Dies erfordert gemeinschaftliche und wechselseitige Lernprozesse über Demokratie, Gleichberechtigung, Diversität und Liberalität (vgl. Alisch/Ritter 2019). Unsere Grundannahme ist, dass es Aufgabe und Herausforderung eines Gemeinwesens ist, Teilhabe, Zugehörigkeit und Lebensqualität aller dort lebenden Menschen zu organisieren.

Kleinstädte prägen die Region Osthessen als Siedlungsraum. Somit führt uns die Problematik zunehmender transnationaler Zuwanderung in ländliche Räume direkt in die Auseinandersetzung mit kleinstädtischen Gesellschaftsstrukturen, die Prozesse von Integration organisieren und tragen.[2] Der vorliegende Artikel soll dazu beitragen, den Siedlungstypus der Kleinstadt näher zu beschreiben, wobei sich aus unseren Forschungserkenntnissen Merkmale kleiner Städte »wie z.B. die gesellschaftliche und kulturelle Bedeutung oder die spezifische Organisation des gesellschaftlichen Zusammenlebens« (Porsche et al. 2019: 5) ableiten lassen.

Wir beziehen uns auf Erkenntnisse des Praxisforschungsprojekts DIWAN,[3] das sich mit dem Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft in der Region Osthessen befasst. Das Projekt zielt darauf ab, ein wechselseitiges Verstehen sozialer Praxen unterschiedlicher sozialer Gruppen (Zugewanderte und Alteingesessene) in den kleinen Städten der Region zu ermöglichen, auf das jeweilige Gemeinwesen bezogene Lern- aber auch Teilhabeprozesse zu initiieren und zu begleiten sowie die Ziele und Vorstellungen des Zusammenlebens vor Ort partizipativ zu formulieren. Dazu wurden Dialogprozesse unter anderem über das Format der Zukunftswerkstätten (s. Kap. 2.1) angestoßen. Anhand der Erkenntnisse aus diesen Dialogräumen wird im Folgenden der Begriff »soziale Öffentlichkeiten« entwickelt. Darunter verstehen

---

2 Das bedeutet im Umkehrschluss nicht, dass Kleinstädte grundsätzlich ein Phänomen ländlicher Räume sind. Vielmehr sind mehr als die Hälfte (56 %) aller deutschen Kleinstädte im Umkreis von Großstädten bzw. in zentraler und sehr zentraler Lage zu finden (vgl. Porsche et al. 2019: 7).

3 DIWAN steht für »Dialogprozesse und Wanderausstellung für ein gelingendes Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft«. Es wird zwischen 2018 und 2022 im Rahmen des Bund-Länder-Programms »Innovative Hochschule« an der Hochschule Fulda gefördert. Im Fokus stehen Erfahrungen und Erkenntnisse aus den von uns initiierten Dialogprozessen in der Region Osthessen. Die Wanderausstellung »Zusammen:Leben in Osthessen« wurde partizipativ mit neu zugezogenen und länger ansässigen Menschen entwickelt und – aufgrund der Pandemiebedingungen mit einem Jahr Verzögerung – im November 2021 erstmalig gezeigt. Ziele, Planung und Umsetzung des Projekts sowie die öffentliche Resonanz darauf werden Gegenstand einer eigenen Veröffentlichung sein. Informationen zum Projekt DIWAN und zur Ausstellung finden sich unter https://www.hs-fulda.de/rigl-fulda/diwan/.

wir initiierte und moderierte Diskursräume in Gemeinwesen, in denen gemeinsame Interessen und Regeln des Alltags ausgehandelt und »neue« Gemeinsamkeiten für das Zusammenleben entwickelt werden.

Nach einer Erläuterung des methodischen Vorgehens im Projekt (Kap. 2) wird in Kapitel 3 der Frage nachgegangen, inwieweit sich mit dem Städtetypus der Kleinstadt förderliche oder auch hinderliche Bedingungen für die Organisation von Dialogen, wie wir sie mit dem Format der Zukunftswerkstätten zu organisieren versucht haben, erkennen lassen und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

2. DIWAN – Orte des Wissenstransfers schaffen

Das Projekt DIWAN folgt einer transdisziplinären Forschungsweise, die die jeweiligen Grenzen zwischen den Wissenschaften und anderen gesellschaftlichen Bereichen (vgl. Wiesmann et al. 2008) überschreitet (vgl. auch Bergmann et al. 2010). Im Kontext unserer Forschung geht es entsprechend darum, wissenschaftliche Erkenntnisse zur Integration fruchtbar zu machen für die Bewältigung aber auch die Gestaltung solcher Prozesse von Integration in ländlich-kleinstädtischen Gesellschaften. Integration bedeutet in einem soziologischen Verständnis Veränderungen für alle beteiligten Subjekte – für die bereits Ortsansässigen wie auch für die Neuzugewanderten, die gemeinsam neue Formen des Alltäglichen entwickeln müssen (vgl. auch Treibel 2015, 2020). Es ist davon auszugehen, dass dies Irritationen erzeugt und es einen langen Zeitraum braucht, bis alle sich zugehörig und zusammengehörig fühlen können. Im Verständnis einer transdisziplinären Projektorganisation geht es darum, diese Wissensbestände sowie das Alltags- und Erfahrungswissen der Kleinstadtbewohner_innen und der als Geflüchtete angekommenen Menschen – transdisziplinär – wechselseitig anschlussfähig zu machen (vgl. Moser 1995: 9; 2008) und damit Prozesse der Integration und der Entwicklung des Gemeinwesens zu unterstützen.

2.1 Transdisziplinäre Methoden des Dialogs

Das DIWAN-Projekt zielt darauf ab, ein wechselseitiges Verstehen sozialer Praxen von Menschen, die auf der Flucht in den kleinstädtischen Gesellschaften der Region angekommen sind, und jenen, die dort schon lange leben und sich als einheimisch sehen, zu ermöglichen. Damit sind für alle Beteiligten Lernprozesse verbunden, die im Projekt entsprechend initiiert und begleitet werden, um letztlich gemeinsam Ziele und Vorstellungen des Zusammenlebens zu formulieren. Die hier angelegte wechselseitige Anschlussfähigkeit unterschiedlicher Wissensbestände und -formen wurde auch in der Auswahl und Umsetzung der Methoden berücksichtigt. Es wurden konsequent methodische Formate gewählt, die jeweils

selbst ein Moment von Teilhabe in Form einer Artikulation von Interessen, ihrer Reflexion sowie möglicherweise auch ihrer Veränderung darstellen. Hier schließen wir an das Konzept einer partizipativen Sozialraumforschung an, die durch die Rekonstruktion entsprechender raumbezogener Interessenorientierungen konkreter Praxiszusammenhänge gestützt und befördert wird (vgl. ausführlich dazu May/Alisch 2013; Alisch/May 2017). Erst aus den zu initiierenden Lernprozessen heraus kann es gelingen, »praktische Konsequenzen für die unmittelbare Situation hervorzubringen« (May 2008: 207f.). Ein weiteres Ziel der Zusammenarbeit mit den Zugewanderten und den Alteingesessenen im DIWAN-Projekt besteht darin, alle Beteiligten dazu zu befähigen, »selbst Lösungen und Alternativen zu bisherigen Strategien zu erarbeiten« (Seippel 1976: 115) und das eigene Handeln zu reflektieren und zu verändern.

Das DIWAN-Projekt ist in drei methodischen Schritten vorgegangen: a) wurden 16 Zukunftswerkstätten in osthessischen Kommunen durchgeführt, b) wurden die Ergebnisse der Zukunftswerkstätten an die Teilnehmenden in je einer landkreisbezogenen Veranstaltung zurückgespiegelt und diskutiert, und es wurde c) mit interessierten Teilnehmenden dieser Veranstaltungen eine mobile Ausstellung zum Zusammenleben in der Region entwickelt, die eine breitere Öffentlichkeit in die von uns angestoßenen Dialoge einbeziehen soll.[4]

a) Zukunftswerkstätten in osthessischen Kommunen

Über institutionelle Akteure in der Region (kommunale Migrationsarbeit, Koordinationsstellen für freiwilliges Engagement, Bürgerhilfevereine, Initiativen der Geflüchtetenhilfe) wurden Gruppen von Geflüchteten sowie von Menschen, die sich in der Geflüchtetenhilfe vor Ort engagieren, einerseits, und Gruppen von Bewohner_innen kleiner Städte, die sich über andere raumbezogene Interessen gefunden haben (z.B. Mitglieder von lokalen Vereinen und Initiativen, eines Bürger- sowie Seniorenbeirats, Aussiedler_innen und weitere Menschen mit Migrationsgeschichte, die schon lange in Deutschland leben), andererseits angesprochen und zu den Zukunftswerkstätten eingeladen. Diese fanden an öffentlichen Orten in den Kleinstädten statt. Auch wenn es perspektivisch gerade um den Dialog *zwischen* Neuzugewanderten und sogenannten Alteingesessenen geht, erschien es wichtig, in diesem ersten Schritt zunächst für diese verschiedenen Gruppen jeweils geschützte Räume zu schaffen, in denen jede Person frei von Bevormundung, offenen Vorurteilen aber auch moralischer Verurteilung Probleme, Sorgen, Wünsche und Erwartungen an andere aussprechen konnte.

4 Nach der Vernissage der Ausstellung im November 2021 besteht für Kommunen, Träger Sozialer Arbeit, Vereine und Initiativen die Möglichkeit, die Ausstellung in ihren Räumlichkeiten zu präsentieren und somit vor Ort Diskussionen über ein gelingendes Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft anzuregen.

Die Methode der Zukunftswerkstätten wurde nicht zufällig gewählt. Da es im Projekt darum geht, soziale Teilhabe zu ermöglichen und das Gemeinwesen zu gestalten, war es naheliegend, ein methodisches Verfahren anzuwenden, das zur Tradition von Handlungsforschung als einem Instrument der Demokratisierung von gesellschaftlichen Problemdefinitionen und Problemlösungen passt (vgl. Lewin 1975) und »eine Lücke im demokratischen System« schließen möchte (Jungk/Müllert 1989: 11). Jungk und Müllert hatten die Zukunftswerkstätten in den 1970er-Jahren als »Antwort auf die großen gesellschaftlichen Zukunftsfragen konzipiert« (May/Alisch 2011: 33). Damals wie heute scheint diese Methode einen »neuen und notwendigen Weg zur Vertiefung der Demokratie« (Jungk/Müllert 1989: 11) zu ermöglichen. Vor allem aber zielen Zukunftswerkstätten auf eine »Wiederbelebung des Interesses am Gemeinsamen« ab (ebd.), indem aus Problemen bzw. deren Wahrnehmungen, die mit anderen geteilt werden, Ziele und Strategien eines anderen Handelns im Alltag entwickelt werden.

Insofern sind Zukunftswerkstätten im DIWAN-Projekt ein Instrument der Rekonstruktion von Problemen, Zielen und Strategien:

> »Die Kritikphase soll zu einer (vorläufigen) Bestandsaufnahme führen. Tatsächlich sollen Anliegen dabei *kritisch* vorgebracht werden (Probleme). Die Fantasie- oder Utopiephase gründet auf den Wünschen und Hoffnungen, vor allem aber gilt es, *positive* Lösungsvorschläge ohne Einschränkungen ihrer Umsetzbarkeit zu formulieren (Ziele). In der Verwirklichungsphase werden aus der kritischen Bestandsaufnahme und den positiven Entwürfen *praktische* Schritte abgeleitet (Strategien).« (May/Alisch 2011a: 35; Herv. i. O.)

Für diesen ersten methodischen Schritt des DIWAN-Projekts nahmen wir eine Abwandlung des ursprünglichen Formats vor. Unser Ziel war es nicht, konkrete Projekte vor Ort anzustoßen – dies ist im Anschluss an das Projekt nur in enger Kooperation mit institutionellen lokalen Akteuren sinnvoll, die solche Projektentwicklungen dann unterstützen, mindestens aber moderierend begleiten. Vielmehr sollte nach dem Hervorbringen kritischer Anliegen und der Formulierung von Wünschen und Hoffnungen – oder eben Zielen – für das Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft ein Perspektivwechsel angestoßen werden, um es dem oder der Einzelnen zu ermöglichen, die Haltung bzw. Perspektive des oder der anderen einzunehmen und deren soziale Praktiken, Alltagsleben und Vorstellungen von einem Zusammenleben im Gemeinwesen besser zu verstehen.

b) Ergebnisse der Zukunftswerkstätten werden an die Teilnehmenden zurückgespiegelt und diskutiert

In Rückkopplungsrunden wurden die von uns zunächst getrennt beteiligten sozialen Gruppen gemeinsam eingeladen. Hier wurde eine erste Stufe des direkten Dialogs zum »Interesse am Gemeinsamen« (Jungk/Müllert 1989), aber auch zu

trennenden Differenzen erreicht. Somit wurde ein weiterer öffentlicher Raum dafür geschaffen, sich mit den eigenen Interessen und Bedürfnissen sowie dem eigenen Handeln auseinanderzusetzen und die Interessen anderer Menschen und ihre Bedürfnisse zu erkennen.

c) mobile Ausstellung »Zusammen:Leben in Osthessen«

Aus den Zukunftswerkstätten und Reflexionsrunden wurden Personen gewonnen, an der Vorbereitung der mobilen Ausstellung »Zusammen:Leben in Osthessen« mitzuwirken. Die Ausstellung wurde in Kooperation mit Studierenden der Sozialen Arbeit von 2019 bis 2021 entwickelt und von Dr. Georgia Rakelmann kuratiert. Angepasst an die Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der Coronapandemie wurde in dieser Projektphase das digitale Format der »DIWAN-Transfer-Dialoge« aufgesetzt, in denen – angeregt durch kurze Impulse des Projektteams – mit Vertreter_innen institutioneller Akteure aus der kommunalen Verwaltung, den Wohlfahrtsverbänden, Vereinen, Geflüchteteninitiativen und Migrantenselbstorganisationen aus den Kleinstädten und Landkreisen über Handlungsoptionen gesprochen wurde, die sich aus unseren Erkenntnissen zu verschiedenen handlungsrelevanten Themen (Vorstellungen von Normalität, das Potenzial von Konflikten, Wohnen etc.) ableiten lassen.

2.2 DIWAN und der sozialräumliche Kontext der kleinen Städte

Das Projekt bezieht sich räumlich auf die Region Osthessen bzw. die drei Landkreise Fulda mit der Stadt Fulda als Oberzentrum, Hersfeld-Rotenburg und dem Vogelsbergkreis. Diese Region ist eher ländlich geprägt und zeichnet sich durch ein Netz an Kleinstädten aus. Wir orientieren uns grundsätzlich an der Definition des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR):

> »Eine Kleinstadt ist demnach eine Gemeinde eines Gemeindeverbandes oder einer Einheitsgemeinde mit 5.000 bis unter 20.000 Einwohnern oder mindestens grundzentraler Bedeutung mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums.« (Porsche et al. 2019: 6)

Im Bundesland Hessen sind 57,4 Prozent aller Kommunen Kleinstädte, vier von zehn Hess_innen leben in einer Kleinstadt (vgl. ebd.: 9). Mit dem Untersuchungsanlass, die Folgen der Zuweisung von geflüchteten Menschen in ländliche Kommunen in den Blick zu nehmen, war somit zu erwarten, dass der sozialräumliche Kontext der Forschung vor allem ein kleinstädtischer sein würde. Entsprechend fanden zehn Zukunftswerkstätten in sechs Kleinstädten der Region (Rotenburg, Hünfeld, Gersfeld, Alsfeld, Lauterbach, Schlitz) statt, vier in den Mittelstädten Bad Hersfeld und Fulda und zwei in ländlichen Gemeinden. Die Städte wurden nicht im Sinne einer Typologie nach Gemeinsamkeiten oder Unterschieden in der Struktur

ausgewählt, sondern danach, ob dort insbesondere seit dem Jahr 2015 geflüchtete Menschen aufgenommen und Gemeinschaftsunterkünfte bzw. später Wohnungen bereitgestellt worden sind und ob sich ein lokales Engagement für die Aufnahme und Unterstützung der Neuzugewanderten entwickelt hat. Der Kontakt wurde über eine Reihe von institutionellen Akteuren aus der Region hergestellt, mit denen die Hochschule Fulda kooperiert.[5]

Die sechs Kleinstädte bestehen infolge der Gebietsreformen der 1970er-Jahre jeweils aus einer Kernstadt und acht bis 17 eingemeindeten Dörfern als Stadtteile. Somit entsprechen die Kleinstädte innerhalb ihrer administrativen Grenzen lediglich in Bezug auf die jeweiligen Kernstädte »den Vorstellungen einer kompakten Siedlung« (vgl. ebd.: 11), bei der sich alle wesentlichen Funktionen räumlich dicht beieinander befinden. Deshalb sind in den Siedlungsgebilden dieser Kleinstädte die »kurzen Wege« in erster Linie in den Kernstädten, jedoch nicht in den eingemeindeten ehemaligen Landgemeinden gegeben (vgl. ebd.).

Die Größe der Kleinstädte variiert und reicht von kleinen Kleinstädten wie Gersfeld mit rund 5.500 Einwohner_innen und lediglich grundzentraler Funktion bis zu großen Kleinstädten wie den Mittelzentren Alsfeld und Hünfeld mit über 16.000 Einwohner_innen (vgl. Hessen Agentur 2020). Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung von 2019 bis 2025 der sechs Kleinstädte variiert ebenfalls: von einem Bevölkerungsrückgang um 4,7 Prozent in Gersfeld, um 4,6 Prozent in Alsfeld, um 3,5 Prozent in Rotenburg an der Fulda, um 1,8 Prozent in Schlitz und 1,7 Prozent in Hünfeld bis zu einem leichten Wachstum um 0,6 Prozent in Lauterbach (vgl. ebd.). Die laufende Raumbeobachtung des BBSR hat gezeigt, dass der Einfluss der großräumigen Lage, hier beispielsweise die Nähe zum Oberzentrum Fulda, auf die Bevölkerungsentwicklung stärker ist als die Größe der Kleinstädte (vgl. Porsche et al. 2019: 12). So scheint beispielsweise die Nähe zum Oberzentrum Fulda mit ICE-Bahnhof und Autobahnanschluss einer Schrumpfung der nahegelegenen Kleinstädte eher entgegenzuwirken.

3. Gesellschaftliche Herausforderungen kleiner Städte – drei Thesen

Aus den Erkenntnissen des DIWAN-Projekts, das ursprünglich nicht explizit als Kleinstadtforschung angelegt war, aber empirisch in sechs Kleinstädten Osthessens umgesetzt wurde, lassen sich Thesen zu den gesellschaftlichen Herausforderungen der Gestaltung lokaler Diskurse in kleinen Städten ableiten. Dabei geht es um die

5 Kooperationspartner im Projekt DIWAN sind: Landkreise Fulda, Hersfeld-Rotenburg, Vogelsberg; Volkshochschule LK Fulda, AWO Kreisverband Fulda e. V.; Miteinander-Füreinander Oberes Fuldatal e. V., Miteinander-Füreinander Großenlüder e. V., Füreinander da sein e. V. Tann/Rhön, Malteser Hilfsdienst e. V. und Der Paritätische Hessen e. V.

Frage, inwiefern Vergesellschaftungsformen, die sich aus den Zukunftswerkstätten rekonstruieren ließen, Aushandlungsprozesse zum gelingenden Zusammenleben befördern oder behindern.

Herrenknecht und Wohlfarth (2004) haben Kleinstädte als den »vergessenen Teil« ländlicher Räume bezeichnet. Sie betonen damit zweierlei: Zum einen würden kleine Städte in Fragen der Entwicklung ländlicher Räume nicht als in ihren Strukturen, Akteur_innen und Strategien eigenständige Siedlungsform neben Dörfern betrachtet. Zum anderen würden Aussagen über das Ländliche und das (Klein-)Städtische vermischt. Eine »kleinstädtische Urbanität« werde bisher »in der Forschung wahlweise als defizitär oder als spezifisch (im Sinne von ›besonders‹) dargestellt« (Steinführer 2019: 17). Kritisiert wird, dass im wissenschaftlichen Diskurs, aber auch in lebensweltlichen Selbstbeschreibungen Kleinstädte gern mit den Attributen der räumlichen Überschaubarkeit oder quasi automatischer sozialer Nähe verbunden würden. Beetz (2017) spricht hingegen von einer »Überschaubarkeitsfiktion«, die die »Vielgestaltigkeit lokaler Vergesellschaftungsformen« (Steinführer 2019: 18) überdecke. Gleichwohl werde in Fallstudien zu Kleinstädten deren »spezifisches soziales Kapital« (ebd.) und mit Verweis auf Hannemanns Untersuchung ostdeutscher Kleinstädte (Hannemann 2002) dessen stabilisierende Wirkung für die kleinstädtische Lebensqualität herausgestellt. Dabei bezieht sich die Kritik nicht auf die Relevanz der Befunde einzelner Studien, sondern darauf, dass auf diese Weise Stereotype reproduziert würden, wenn nicht in jeder weiteren Kleinstadtforschung solche Kategorien der Charakterisierung des Kleinstädtischen auch empirisch geprüft würden.

Die Thesen, die wir im Folgenden anhand des Datenmaterials aus unseren zehn Zukunftswerkstätten in Kleinstädten und der kritischen Reflexion des Projektverlaufs erläutern werden, sind insofern auch eine Auseinandersetzung mit solchen Stereotypen und der Frage, inwiefern die kleinstädtische Struktur Spezifika des Erreichbaren in der Migrationsgesellschaft hervorbringt.

These 1: Vielfältige Netzwerke als kleinstädtische Urbanität

Die in die Forschung einbezogenen Kleinstädte zeichnen sich durch »kurze Wege« im sozialen Sinne zwischen Institutionen, freiwillig Engagierten und der lokalpolitischen Ebene bzw. deren enge Vernetzung aus (vgl. Schader-Stiftung 2011; Alisch/May 2011a; Glorius et al. 2017, Mehl et al. 2017). Hier lässt sich unsere erste These ableiten:

Die für Kleinstädte charakteristischen Strukturen kurzer (sozialer) Wege sind förderlich für Diskurse und informelle Vernetzung zwischen den Akteur_innen, die für das Gemeinwesen und seine Weiterentwicklung unter den Bedingungen von Migration relevant sind. Diese Strukturen ermöglichen es, neue und für die Kleinstadt spezifische Handlungsoptionen zu entwickeln.

Im kleinstädtischen Kontext scheint ein Treffpunkt für die Kleinstadtbevölkerung mit Einheimischen, Neuzugewanderten und Vereinen möglich zu sein, wie in den Zukunftswerkstätten deutlich wurde. So berichten freiwillig engagierte Kleinstadtbewohner_innen in einer der Zukunftswerkstätten auf die Frage, was für sie Integration und gelingendes Zusammenleben bedeute, von einem selbst initiierten Treffpunkt-Projekt, der Umgestaltung einer leer stehenden Gastwirtschaft zu einem Begegnungsort:

> »Die [Name des Projekts] ist praktisch von unserem Asylfreundeskreis vielleicht so ein bisschen in weiter Ferne geboren, aber es soll nicht nur für Flüchtlinge sein. Es sollen auch [Bewohner_innen der Kleinstadt] hierherkommen und auch Vereine und so weiter. Und das dann hier praktisch so ein Treffpunkt ist, wo halt alle miteinander versuchen umzugehen.« (ZW_1: 107)[6]

Neben solchen Begegnungsorten sind in den Kleinstädten persönliche, individualisierte Hilfearrangements im kleinen Kreis möglich und Ehrenamtliche pflegen enge Kontakte mit geflüchteten Menschen in den Unterkünften:

> P1: »Also, mit dieser ganz individuellen Betreuung, da wirst du möglicherweise nicht weit kommen.«
> P2: »Doch, ich komme da, wo ich bin, komme ich weiter, als wenn ich jetzt (..) weiß ich nicht, hier offiziell Leute um einen Tisch setze (.) wo sich dann nichts tut. Wo du nicht spürst, da ist menschlich nichts angekommen. Ich glaube wirklich, also (.) ich habe meine Erfahrung, dass ich im ganz, ganz kleinen Kreis, wenn ich überhaupt wirken will, dann persönlich, ganz individuell.« (ZW_1: 394–395)

Die vielfältigen Vergemeinschaftungsstrukturen von Kleinstädten schaffen »kurze Wege« zwischen Ehrenamtlichen, Lokalpolitiker_innen und Mitgliedern der Stadtverwaltung und der Vereine. Aus Sicht von freiwillig Engagierten einer ehrenamtlichen Flüchtlingsinitiative erleichtern sie ihr Engagement:

> »Und wir leben schon im Spannungsfeld, dass manche Dinge gut funktionieren und manche das Leben richtig schwer machen. Gerad' für die [Name der Kleinstadt]-Situation, dass die Stadt sehr früh gesagt hat, wir unterstützen das, was ihr als Arbeit macht, dass es Vereine gibt, die gesagt haben: ›Da engagieren wir uns, da sind wir mit drin!‹ Das macht ja gerad' auch Zusammenleben unter uns hier, die sich engagieren, wie auch mit den Menschen, die da hergekommen sind, deutlich leichter.« (ZW_5: 120)

Betont wird in derselben Zukunftswerkstatt die Bedeutung von einzelnen politischen Persönlichkeiten der Stadt für das Gelingen der Prozesse von Integration:

6 Die Angaben in den Klammern verweisen auf die von uns mit Nummern anonymisierte Zukunftswerkstatt, in der sich eine teilnehmende Person geäußert hat.

> »Die Stadt [Name der Stadt] selber mit ihrem Bürgermeister und mit ihrer Stadträtin ist für uns ’ne wahnsinnig wichtige Unterstützung, weil das funktioniert.« (ZW_5: 367)

Während auf der einen Seite die Unterstützung durch »die Politik« hervorgehoben wird, erschließen sich auf der anderen Seite Ressourcen durch Netzwerke zwischen Vereinen, die sich im Handlungsfeld Migration und Integration engagieren. So der Vorsitzende eines Integrationsvereins bei einer Zukunftswerkstatt:

> »Wir haben ’ne Riesenressource mit dem Verein und mit den Menschen, die hier zusammenarbeiten. Es ist wahnsinnig viel wert, das kann man nicht genug betonen. Ob das jeder Einzelne ist, der sich hier einsetzt, oder wie [Name eines Vereins] oder andere, die sagen, sie bringen sich noch mal als Gemeinschaft hier mit ein, die man ansprechen kann.« (ZW_5: 383a)

Ein weiterer Aspekt, der unsere These der förderlichen kleinstädtischen Strukturen der kurzen (sozialen) Wege für Dialog und somit für die Aushandlung eines neuen Gemeinwesens stützt, betrifft die Notwendigkeit der Vernetzung. Im Vergleich zu großen Städten sind die Netzwerke in kleinen Städten überschaubarer und einfacher zu initiieren. Den einzelnen Akteur_innen kommt zudem eine größere Bedeutung zu, weil sie nicht so leicht ersetzbar sind. In der Fortsetzung des oben stehenden Zitats deutet der Vereinsvorsitzende die Fragilität der Strukturen an:

> »Das ist eine Riesenressource, aber mal angenommen, wir machen das hier dicht, weil es nicht mehr geht, dann wird vieles von dem bald nicht mehr leistbar sein, weil alle alleine stehen. Da müssen die Räder ineinandergreifen, im Kleinen.« (ZW_5: 383b)

Es lässt sich schlussfolgern, dass durch die »überschaubare« Größe der kleinstädtischen Gesellschaften die Akteur_innen im Positiven wie im Negativen aufeinander angewiesen sind. Dies verdeutlicht auch das folgende Zitat aus einer Zukunftswerkstatt mit freiwillig Engagierten:

> »Und da geht’s oft auch um die Institutionen vor Ort – die einen sagen: ›Okay, helfen wir euch‹, und die anderen, die sich fein zurücklehnen und raushalten und wo es dann schwer wird, auch im Zusammenleben, weil, gerade in einer relativ überschaubaren Stadt trifft man sich ja in allen möglichen Zusammenhängen dann auch wieder und ist aufeinander angewiesen.« (ZW_5: 122)

Die auch als Stereotype kritisierten Merkmale der Kleinstadt – »überschaubar« und eben »klein« – erweisen sich gerade für Zugewanderte als ganz real und vorteilhaft:

> »Es ist sehr gut, weil dieser Ort dort ist kleiner Ort, und sehr liebe Leute, und lachen. Einmal mit einer Leute gesprochen in [Name der Stadt], immer auf der Straße läuft und sagt: ›Hallo, was gibt es? Was machst du? Wie geht’s?‹« (ZW_2: 192)

Darin stimmen geflüchtete Menschen durchaus mit bereits länger ansässigen Stadtbewohner_innen überein, die ihrerseits feststellen:

> »[…] also ich, (.) ich, finde halt [Name der Stadt] schon toll. Es ist für Kinder zum Aufwachsen, (.) optimal!« (ZW_12: 588)

Eine Mutter, die ihre Kinder in der Kleinstadt großgezogen hat, zitiert ihre erwachsene Tochter:

> »Hier//ist alles so schön übersichtlich und so, jeder kennt jeden.« (ZW_12_S: 590–592)

In einer dialogischen Koproduktion ergänzt eine andere Teilnehmende:

> »Die leben noch hier ländlich fast auch, ne?« (ZW_12: 591)

Wenngleich solche Aussagen das Narrativ der kleinen überschaubaren Stadt, in der jeder jeden kennt, geradezu wörtlich wiedergeben, liegen authentische Wahrnehmungen der Bewohner_innen dieser Kleinstädte zugrunde und es ist daher von Bedeutung in der Auseinandersetzung mit dem subjektiv Kleinstädtischen.

These 2: Traditionen und Gepflogenheiten als Basis des Gemeinwesens

Die Auswertung der Zukunftswerkstätten, an denen Zugewanderte und Alteingesessene mit und ohne Engagementambitionen in der Geflüchtetenhilfe beteiligt waren, zeigt, dass die unter These 1 beschriebenen kleinstädtischen Strukturen für Diskurse und Aushandlungsprozesse nicht nur förderlich sind. So lautet unsere zweite These:

Die tradierte soziale Verbundenheit in Kleinstädten kann eine Auseinandersetzung um vermeintlich unabänderliche Regeln des Alltags und um Gepflogenheiten des Miteinanders in sozialen Öffentlichkeiten erschweren. Traditionen und eingespielte Strukturen verhindern Prozesse, in denen Optionen für ein für alle als gut empfundenes Zusammenleben auszuhandeln wären.

Um die verschiedenen Perspektiven von Akteur_innen miteinander verweben zu können, ist es erforderlich, Traditionen, Konventionen und den Umgang mit Werten zu flexibilisieren. Faktisch gelingt dies im historischen Prozess immer wieder: Zuwanderung, kulturelle Veränderungen, die Entstehung neuer Deutungsmuster und das Hinzukommen neuer Wissensbestände haben historisch gesehen zur Weiterentwicklung des Gemeinwesens und zur Veränderung von Alltagsregeln geführt. Dies reflektiert auch eine Teilnehmende einer Zukunftswerkstatt mit freiwillig Engagierten:

> »Aber ich habe so ein bisschen die Hoffnung, wenn halt dieses Zusammenleben zwischen Einheimischen und Geflüchteten langfristig ist, dass sich auf beiden Seiten was bewegt. Dass wir eben nicht bleiben, wie wir sind, und ich glaube, das ist nicht nur eine Utopie, sondern Zwangsläufigkeit, würde ich mal sagen. Wenn man unsere Geschichte mal in Jahrhunderten anguckt. [...] Wir waren schon immer Durchgangsland. Wir sind ja heute auch nicht mehr wie die alten Germanen und haben sehr viele Einflüsse aufgenommen.« (ZW_1: 233)

Diese Prozesse werden zwar durchaus als schmerzhaft oder krisenhaft erlebt, gleichwohl gelingen sie: Subjekte entwickeln sich biografisch weiter, Gemeinschaften verändern sich wie auch die Regeln des Zusammenlebens, sei es durch Migration oder durch in der Gesellschaft hervorgebrachte neue Muster des Handelns im Allgemeinen. Doch diese Prozesse fordern ihren Preis, insbesondere für die Träger_innen der Veränderungen und Innovationen. Gerade in Zeiten deutlich anwachsender Zuwanderung auch in ländliche Räume und kleine Städte (vgl. Glorius et al. 2017: 126) steht zu befürchten, dass die Kosten einer quasi naturwüchsigen Integration sehr hoch werden. Dies wird angesichts einer zunehmenden Entdemokratisierung der Zivilgesellschaft durch rechtspopulistische und rechtsextreme Akteur_innen, die den bundesdeutschen Nachkriegskonsens zu Demokratie und Grundgesetz aufkündigen, aktuell noch verstärkt.

In unseren Zukunftswerkstätten gab es zunächst viele Äußerungen über unterschiedliche Alltagsregeln: Menschen in Not zu helfen gehört für die in unsere Forschung einbezogenen freiwillig engagierten Einheimischen zu den Gepflogenheiten des Alltags. Allerdings sind darin Regeln des Hilfeannehmens und der Dankbarkeit eingeschrieben, die unausgesprochen sind und daher für Neuzugewanderte unverstehbar bleiben:

> »Na gut, wenn man einem Geflüchteten hilft, zum Beispiel man schenkt ihm einen Fernseher und man kauft ihm noch einen Receiver dazu und auf einmal hört man, ach, der ist in einer anderen Stadt. Alles ist weg, alles weg. Man schenkt ein Bett, man gibt von sich, [...] gut, man kann es entbehren, aber trotzdem, man überlegt. Und es kostet auch Geld, man investiert auch eigenes Geld und dann weiß man nicht mehr, was ist passiert, gar nichts. Nur, man hört von irgendjemandem, zum Beispiel (unv.): Er ist in einer anderen Stadt und hat sich alles aufgelöst, ist umgezogen.« (ZW_1: 133)

Angedeutet wird hier auch, dass es der bzw. dem Engagierten um mehr als nur die Organisation von Hilfe ging: »[...] was ist passiert, gar nichts«. Es wurde erwartet, dass der persönliche (und materielle) Einsatz entsprechend auf einer persönlichen Ebene gewürdigt wird und der Umzug aus der Kleinstadt den helfenden Nachbar_innen zumindest hätte mitgeteilt werden müssen.

Eine Auseinandersetzung damit, ob diese »Regeln des Helfens« (Alisch et al. 2018: 83ff.) den auf der Flucht in der Kleinstadt gelandeten Menschen bekannt und in ihrer prekären Lebenssituation gerade relevant sind, findet zumindest zum Zeitpunkt der Zukunftswerkstatt noch nicht statt. Hier sollen die im DIWAN-Projekt exemplarisch initiierten Gelegenheiten des Dialogs ansetzen. In Bezug auf die nur beispielhaft angedeutete Verankerung tradierter Formen der Vergemeinschaftung gilt es, diese Gepflogenheiten und Regeln als solche zu benennen und miteinander auszuhandeln. Auszuhandeln ist, welche Regeln zumindest relativiert werden können, wodurch eine vermeintliche Regelverletzung nicht als Konflikt mit dem anderen zu bewerten ist. Die Unterscheidung zwischen echten Konflikten und vernachlässigbaren »Kleinigkeiten« sind den Kleinstadtbewohner_innen durchaus bewusst:

> »Es gibt hundert Gründe [für die geflüchteten jungen Frauen], an diesem Platz zusammenzustehen in der Gruppe. Aber nebenan sind Frauen und Männer mit Einkaufswagen, die da noch schnell durchwollen, die da einkaufen wollen. (..) Das gibt dann einen Konflikt. Das sind keine großen Konflikte, das sind so Kleinigkeiten.« (ZW_9_Teil 1: 91)

Konventionelle Erwartungshaltungen und Alltagsregeln vor allem älterer Kleinstadtbewohner_innen können Differenzen sichtbar machen und Konflikte hervorrufen. Das kann sowohl Neuzugewanderte als auch jüngere Einheimische betreffen. In einer DIWAN-Rückkopplungsveranstaltung, an der sowohl geflüchtete als auch länger ansässige Menschen teilnahmen, wurden zwei Beispiele für solche Differenzen genannt: erstens das wöchentliche Straßenfegen, das von der Nachbarschaft verlangt wird, und zweitens das erwartete Grüßen »von Jung und Alt als auch von bekannten oder unbekannten Gesichtern« (RK_1_Thementisch 1).[7]

In Kleinstädten finden Begegnungen in erster Linie interessenbezogen statt, zum Beispiel in (Sport-)Vereinen, Kirchengemeinden oder informellen Gruppen etwa zum Musizieren (vgl. RK_1_Thementisch 5). Einige Teilnehmende sehen in Vereinsmitgliedschaften den einzigen Weg für Neuzugewanderte, soziale Kontakte zu knüpfen (vgl. RK_1_Thementisch 3); andere sehen die Notwendigkeit von übergreifenden Begegnungsorten (vgl. RK_1_Thementisch 5). Es wird Verständnis dafür gezeigt, dass Zugewanderte sich etwa nicht mit den Strukturen des Vereinswesens in Deutschland auskennen und daher Angebote nicht wahrnehmen, obwohl sich dort die beste Gelegenheit böte, (einheimische) Menschen kennenzulernen (vgl. RK_1_Thementisch 3). Hier bestätigt sich in einer weiteren Facette die These, dass

7 Die Angaben in den Klammern verweisen auf die von uns mit Nummern anonymisierte Rückkopplungsveranstaltung, in der sich eine teilnehmende Person geäußert hat. Zur Methode der Rückkopplung und zu den dort organisierten Thementischen siehe Kap. 2.1.

Traditionen und eingespielte Strukturen Aushandlungsprozesse für ein gelingendes Zusammenleben erschweren, weil sie als solche nicht thematisiert, sondern als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Die kleinstädtische Urbanität, die sich durch die Vielfalt miteinander im Gemeinwesen verwobener Netzwerke wie Vereine, Initiativen und Organisationen auszeichnet – wie in These 1 beschrieben –, zeigt hier ihre andere Seite, nämlich die Bedeutung von Traditionen und Gepflogenheiten als unausgesprochene Bedingungen der Teilhabe. So wurde in Zukunftswerkstätten mit Einheimischen eine Anpassung an die heimischen Gepflogenheiten gefordert:

> »Wenn ich hier bin als Gast, muss ich mich anpassen an Gepflogenheiten.« (ZW_4: 130)

> »Die haben sich entschieden, nach Deutschland zu kommen oder nach Europa zu kommen, und dann kann man auch mal ein bisschen auf die Leute, die hier wohnen. Also die Erwartungshaltung ist oftmals so, so empfinde ich es persönlich, das mögen andere anders empfinden, in manchen Fällen ist es so, dass die Erwartungshaltung ist, dass WIR uns anpassen müssen, dass wir quasi funktionieren müssen. Und das kann es nicht sein! Integration funktioniert nur, wenn ein Geben und ein Nehmen ist.« (ZW_5: 96)

Neben den pauschalisierenden und vorurteilsbehafteten Inhalten dieser Äußerungen zeigen sich darin eben auch erstarrte Alltagsroutinen und Gepflogenheiten, die sowohl als allgemeingültig und bekannt vorausgesetzt als auch als unabänderlich verstanden werden.

Einheimische beschreiben in einer der Diskussionen, dass das Ankommen in den Kleinstädten der Region nicht nur für internationale Migrant_innen, sondern auch für Binnenmigrant_innen aus anderen Regionen und Bundesländern eine Herausforderung darstelle. Es dauere für alle Neuzugezogenen lange, bis man richtig dazugehöre und sich Freundschaften entwickelten (vgl. RK_1_Thementisch 5). Diese als Alltagsweisheit durchaus bekannten langwierigen, über Generationen andauernden Prozesse des Dazugehörens werden in den Diskussionen als krisenhaft und über die Maßen exkludierend diskutiert. Doch der von einigen Subjekten identifizierte Weg der Mitarbeit in Vereinen (siehe oben) als Möglichkeit des Dazugehörens ist schwierig, wenn die Gepflogenheiten im kommunikativen Prozess verdeckt bleiben. Ein Ausweg aus der kleinstädtischen Dominanz der Gepflogenheiten und Alltagsregeln, die wiederum zum Erstarren und zu Exklusion führen können, wird zunächst nicht gesehen. Hier setzt DIWAN mit dem Konzept der sozialen Öffentlichkeiten an und bietet exemplarisch Räume für diese Auseinandersetzungen an.

These 3: Fürsorge und Betreuung als Kernelemente des lokalen Diskurses

Lokale Diskurse – getragen von den Akteur_innen aus den Unterstützungsinitiativen und der lokalen Politik und Verwaltung – beeinflussen das Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft maßgeblich. Die Auswertung der Zukunftswerkstätten und Rückkopplungsveranstaltungen hat gezeigt, dass die Diskurse oft verengt bleiben. Dementsprechend lautet unsere dritte These:

Der lokale Diskurs verbleibt eher in einer Perspektive der Fürsorge und Betreuung von Neuzugewanderten und belässt den Modus des Umgangs miteinander auf Anleitung und Einpassung gerichtet. Demzufolge entwickeln sich soziale Öffentlichkeiten, in denen mögliche und vor allem notwendige Neuausrichtungen des Zusammenlebens verhandelt werden können, nur begrenzt.

Dies ist insofern bemerkenswert, als in den Zukunftswerkstätten mit Geflüchteten wie auch in denjenigen mit Engagierten immer wieder Freundschaft, gegenseitiges Interesse und freundschaftliche Kontakte als wünschenswert benannt werden. So formulieren freiwillig Engagierte ihren Wunsch nach freundschaftlichen Kontakten mit den geflüchteten Menschen, die sie betreuen oder die in ihrer Nachbarschaft wohnen:

> »Das fängt im Kleinen an, dass mich, was weiß ich, Mohamed mal anruft, wenn er nicht irgendein Problem hat oder irgendwas haben will oder ein neues, einen neuen Lattenrost braucht, sondern dass er mich mal anruft und sagt, was weiß ich, ich geh heute Mittag mal in die Stadt, kommst du mit? Ich geh ein Eis essen, kommst du mit ein Eis essen oder irgendsowas. Das vermisse ich eigentlich total.« (ZW_5: 199)

> »Und da wünsch ich mir schon, dass das auch 'ne Normalität wär, die Menschen als Nachbarn zu haben, denen man genau so begegnet, wo die Haustür offen ist: ›Kommst du mal rüber auf 'nen Kaffee?‹.« (ZW_5: 238)

Der Wunsch eines geflüchteten Mannes nach Kontakten mit deutschen und geflüchteten Menschen wird mit dem Wunsch verknüpft, die deutsche Sprache zu lernen:

> »Ja, ich habe Freund in Deutschland, der hat immer Kontakt mit deutsche Leute und (unv.) ja, ich hätte gerne mehr deutsche Leute, und mit deutsche Sprache Kontakt […] Immer ich bin gekommen in [Name eines Begegnungszentrums] mit deutsche Leute, mit Flüchtling zusammen. Ja, immer Kontakt, ich hätte gerne immer.« (ZW_6: 167–169)

Diese Äußerungen zeigen, dass Teilnehmende unserer Zukunftswerkstätten davon ausgehen, dass das Zusammenleben in der (kleinstädtischen) Migrationsgesellschaft auch bedeutet, die Rollenverteilung zwischen Helfenden und hilfebedürftigen Zugewanderten zu überwinden, damit die Integration *der Gesellschaft* (als wechselseitiger Prozess) gelingen kann.

Die Erzählungen der Geflüchteten sind hier deutlich: Sie wünschen sich freundschaftlichen Kontakt. Die Erzählungen der Engagierten sind hingegen ambivalent: Sie wünschen sich freundschaftliche Verhältnisse, sind traurig, wenn Geflüchtete nicht dementsprechend handeln, halten aber fest an ihrer Rolle als Helfende mit dem »richtigen« Wissen über die Gesellschaft. Perspektivisch müsste also in diesem Verhältnis der Anspruch der Deutungshoheit der Alteingesessenen und Helfenden über das gelingende Zusammenleben einerseits und der nachhaltigen Zuschreibung von Hilfebedürftigkeit der Zugewanderten aufgebrochen werden. Nur so kann eine Verständigung über neue Formen des Zusammenlebens, neue Alltagsregeln und neue Gepflogenheiten einsetzen. Gelingt dies nicht, entwickeln sich soziale Öffentlichkeiten, in denen Differenzen, deren Grenzen sowie mögliche und vor allem notwendige Neuausrichtungen des Zusammenlebens verhandelt werden können, nur begrenzt.

Mit dem Format der Zukunftswerkstätten wurden Gelegenheiten geschaffen, diesen verengten Diskurs zu weiten und dessen Begrenztheit überhaupt auszusprechen. So problematisiert eine Teilnehmerin, die selbst für die kommunale Verwaltung arbeitet, unterstützt von einem geflüchteten Mann, die Situation:

> P1: »[…] also die Ehrenamtlichen wollen erstmal helfen, was ja auch eine gute Sache ist. Aber dann kommt gleich dieses …, ich nenne das immer so ein bisschen paternalistisch. So der arme geflüchtete Mensch, dem muss geholfen werden, und ich als Deutscher weiß, was gut für dich ist.«
> P2: »Und manchmal wir sind beim Doktor, das wir gehen müssen Dolmetscher, es kommt eine Ehrenamt auch mit, eine ältere Frau oder Dame. Die sagt das und das und das und ich sag: ›Das sind die Mama und die Papa dabei. Das kann selber sagen.‹ […] Das ist kann nicht Deutsch, aber ist nicht dumm!« (ZW_14: 189–194)

Wie in aktuellen Forschungen zur Rolle freiwillig Engagierter in Hilfeprozessen für geflüchtete Menschen dokumentiert (vgl. Westphal et al. 2020: 226), wird auch in den Zukunftswerkstätten vom Spannungsverhältnis zwischen Paternalismus und dem Versuch solidarischer Unterstützung berichtet:

> »Aber es gibt halt auch, ähm, Ehrenamtliche, die dann sagen: ›Das ist mein Flüchtling und ich weiß, was gut für dich ist!‹« (ZW_14_E: 195)

DIWAN hat also einerseits Räume geschaffen, die als soziale Öffentlichkeiten fungieren und in denen erste Schritte zur Überwindung des fast zementierten Verhältnisses von Helfenden und Hilfeempfangenden gegangen wurden. Gleichzeitig

hat sich gezeigt, dass diese Prozesse der Auseinandersetzung nicht naturwüchsig geschehen, sondern initiiert und moderiert werden müssen. Andernfalls erweisen sich die Beharrungskräfte im Gemeinwesen als stark. Fraglich bleibt vorerst, wie im kleinstädtischen Kontext von engmaschiger personaler Vernetzung in vielen Institutionen ein Ausstieg aus den festgeschriebenen Rollen gelingen kann.

4. Die Kleinstadt ist … zu groß? … zu klein? Chancen und Risiken kleinstädtischer Urbanität

In drei Thesen haben wir Chancen und Risiken kleinstädtischer Urbanität aufgezeigt: Auf der einen Seite ist die kleinstädtische Urbanität durch vielfältige Netzwerkstrukturen und kurze soziale Wege gekennzeichnet und bietet somit Chancen, neue und für die Kleinstadt spezifische Handlungsoptionen zu entwickeln. Auf der anderen Seite bilden Traditionen und Gepflogenheiten die Basis des kleinstädtischen Gemeinwesens, die Prozesse der Aushandlung eines für alle als gut empfundenen Zusammenlebens erschweren. In Kleinstädten stellen Fürsorge und Betreuung von Neuzugewanderten Kernelemente des lokalen Diskurses dar, sodass sich soziale Öffentlichkeiten, in denen mögliche und vor allem notwendige Neuausrichtungen des Zusammenlebens verhandelt werden können, nur begrenzt von allein entwickeln.

Daraus lässt sich die Frage ableiten, ob Kleinstädte für gelingende Aushandlungsprozesse in sozialen Öffentlichkeiten im Kontext der Migrationsgesellschaft zu klein oder zu groß sind. Im Zusammenhang mit der Bedeutung des Kleinstädtischen bleibt zu diskutieren, inwieweit ihre Besonderheiten bezüglich der Größe letztlich ambivalent bleiben. Einerseits bietet die enge Vernetzung von Personen in vielfältigen lokalen Institutionen und Ämtern die Chance, entweder neue Netzwerke zur Unterstützung und zur Entwicklung des Zusammenlebens im Alltag zu bilden oder auf alten Netzwerken quasi aufzusetzen und Fragen der Integration aufzunehmen und zu entwickeln. Andererseits erscheint – anders als in Großstädten – eine Egalisierung der Neuzugewanderten mit den schon lange Heimischen durch die Möglichkeit der Anonymisierung des alten Hilfeverhältnisses sozialräumlich schwierig (vgl. Schammann/Kühn 2016: 8; Haase/Hedtke/Resch 2019: 19). Es bleibt stets im lokal kollektiven Gedächtnis präsent, in welcher vulnerablen Position die Zugewanderten angekommen sind.

Zudem sind Kleinstädte in ihren sozialen Strukturen jedoch auch »zu groß«, als dass sich eine räumliche Nähe oder soziale Nachbarschaft über gemeinsame raumbezogene Interessenorientierungen und gemeinsames Handeln zum Erhalt des lokalen Lebensortes – also das Aufeinander-angewiesen-Sein, wie es in einer dörflichen Gemeinschaft schlicht notwendig ist – in einfacher Weise von allein herstellen.

DIWAN hat gezeigt, dass die Vernetzung starker Akteur_innen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen eine große Ressource darstellt, die zum Erhalt, der Teilhabe an der Gestaltung und der Weiterentwicklung des Gemeinwesens genutzt werden kann. Hier bieten sich Kristallisationspunkte für die Generierung sozialer Öffentlichkeiten, in denen die Interessen und Perspektiven der Beteiligten geäußert und ausdiskutiert werden können. Diese sozialen Öffentlichkeiten – so haben wir gesehen – entstehen allerdings nur begrenzt von allein, sie müssen geschaffen und auch strukturiert werden, um insbesondere vulnerable Gruppen zu schützen und zu beteiligen. Nicht moderierte, quasi sich selbst überlassene Prozesse von Veränderung im Lokalen dauern nicht nur lange – oft über Generationen hinweg, wie die deutsche Nachkriegsgeschichte gezeigt hat –, sondern sind ungewiss im Ausgang und werden durchaus problematisch bis schmerzhaft durchlebt. So gilt es, die Beharrungskräfte in kleinstädtischen Kontexten, die die Diskurse majorisieren, zu überwinden und die Egalisierung der Verhältnisse zu erleichtern.

Die Förderung des Miteinanders, um die es hier geht, kann mit den Instrumenten der Gemeinwesenarbeit geleistet werden, sofern sie nicht nur als Reparatur-Tool der Sozialen Arbeit verstanden, sondern als kommunale Strategie implementiert wird. Hier geht es dann nicht mehr um die projektorientierte Lösung von Problemen, sondern um die Organisation von Teilhabe am demokratischen Prozess aller Mitglieder des Gemeinwesens. Die dazu notwendigen flexiblen Infrastrukturen – nämlich Räume – dürfen nicht im Vorhinein durch Anlass und Nutzer_innen festgelegt sein, sondern brauchen Flexibilität und Offenheit für die Hervorbringung von Fragen und Interessen (vgl. May/Alisch 2013). Die Gemeinwesenarbeit kann diese Räume schaffen und zudem Strategien und Formate liefern, um den Aufbau einer demokratischen Kultur (vgl. Gesemann/Riede 2021) im kleinstädtischen Kontext zu unterstützen.

Literatur

Alisch, Monika/May, Michael (Hg.) (2011a): Integrationspotenziale in kleinen Städten. Rekonstruktion der Interessensorientierungen von Zuwanderern. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 6. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich.

Alisch, Monika/May, Michael (2011b): Einleitung: Integrationspotenziale von Zuwanderern in kleinen Städten. In: Monika Alisch/Michael May (Hg.), Integrationspotenziale in kleinen Städten. Rekonstruktion der Interessensorientierungen von Zuwanderern. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 6. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich, 7–28.

Alisch, Monika/May, Michael (2017): Einleitung: Methoden partizipativer Sozialraumforschung. In: Monika Alisch/Michael May (Hg.), Methoden der Praxisfor-

schung im Sozialraum. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 15. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich, 7–30.

Alisch, Monika/Ritter, Martina (2019): DIWAN – Versammlungsorte für ein gelingendes Zusammenleben in der ländlichen Einwanderungsgesellschaft. In: Monika Alisch (Hg.), Zwischenräume. Sozialraumentwicklung in der Migrationsgesellschaft. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 20. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich, 179–202.

Alisch, Monika/Ritter, Martina/Boos-Krüger, Annegret/Schönberger, Christine/Glaser, Roger/Rubin, Yvonne/Solf-Leibold, Barbara (2018): »Irgendwann brauch' ich dann auch Hilfe …!« – Selbstorganisation, Engagement und Mitverantwortung älterer Menschen in ländlichen Räumen. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 17. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich.

Baum, Detlef (2018): Lehrbuch Stadt und Soziale Arbeit. Stadtsoziologische Grundlagen Sozialer Arbeit. Weinheim/Basel: Beltz Juventa.

Beetz, Stephan (2017): Die kleine Stadt in der großen Moderne – small, slow oder smart? In: Stefan Busse/Kornelia Beer (Hg.), Modernes Leben – Leben in der Moderne. Wiesbaden: Springer VS, 49–63.

Bergmann, Matthias/Jahn, Thomas/Knobloch, Tobias/Krohn, Wolfgang/Pohl, Christian/Schramm, Engelbert (2010): Methoden transdisziplinärer Forschung. Ein Überblick mit Anwendungsbeispielen. Frankfurt a.M. u.a.: Campus.

Brandstetter, Manuela/Schmid, Tom/Vyslouzil, Monika (Hg.) (2012): Community Studies aus der Sozialen Arbeit. Theorien und Anwendungsbezüge aus der Forschung im kleinstädtischen/ländlichen Raum. Münster: LIT Verlag.

Farwick, Andreas (2009): Segregation und Eingliederung. Zum Einfluss der räumlichen Konzentration von Zuwanderern auf den Eingliederungsprozess. Stadt, Raum und Gesellschaft 25. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Farwick, Andreas (2014): Migrantenquartiere: Ressource oder Benachteiligung? In: Paul Gans (Hg.), Räumliche Auswirkungen der internationalen Migration. Hannover: Verlag der ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 219–238.

Gesemann, Frank/Riede, Milena (Hg.) (2021): Potenziale der Gemeinwesenarbeit für lokale Demokratie. Abschlussbericht. vhw-Schriftenreihe 21. Berlin.

Glorius, Birgit/Kordel, Stefan/Mehl, Peter/Schammann, Hannes/Weidinger, Tobias (2017): Forschungsausblick. Geflüchtete in ländlichen Regionen Deutschlands als Forschungsgegenstand: konzeptionelle Überlegungen im Nachgang des Workshops. In: Peter Mehl (Hg.), Aufnahme und Integration von Geflüchteten in ländliche Räume: Spezifika und (Forschungs-)herausforderungen. Beiträge und Ergebnisse eines Workshops am 6. und 7. März 2017 in Braunschweig. Thünen Report 53. Braunschweig: Thünen-Institut für Ländliche Räume, 125–139.

Haase, Annegret/Hedtke, Christoph/Resch, Sina (2019): Migrationsforschung im Wandel – aktuelle Themen, Debatten und der Blick auf Konflikte in der postmigrantischen Gesellschaft. MigraChance-Working Paper 1b. FH Erfurt, Fachgebiet Stadt- und Raumsoziologie. https://www.migrachance.de/wp-content/uploads/2019/12/Working-Paper-1b-Migrationsforschung.pdf (letzter Zugriff am 30.11.2021).

Hannemann, Christine (2002): Die Herausbildung räumlicher Differenzierungen – Kleinstädte in der Stadtforschung. In: Martina Löw (Hg.), Differenzierungen des Städtischen. Opladen: Leske + Budrich, 265–278.

Herrenknecht, Albert/Wohlfarth, Jürgen (2004): Editorial: Die vernachlässigten Kleinstädte. In: Pro-Regio-Online. Zeitschrift für den ländlichen Raum 2/2004, 5–10. www.pro-regio-online.de/downloads/klein1.pdf (letzter Zugriff am 18.10.2021).

Herrmann, Heike (2019): Soziale Arbeit im Sozialraum. Stadtsoziologische Zugänge. Grundwissen Soziale Arbeit, Band 29. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer.

Hessen Agentur (2020): Hessisches Gemeindelexikon. https://www.hessen-gemeindelexikon.de/ (letzter Zugriff am 13.7.2021).

Hillmann, Felicitas/Windzio, Michael (2008) (Hg.): Migration und städtischer Raum. Chancen und Risiken der Segregation und Integration. Opladen u.a.: Budrich Academic Press.

Jungk, Robert/Müllert, Norbert R. (1989): Zukunftswerkstätten. Mit Phantasie gegen Routine und Resignation. München: Heyne Taschenbuch.

Kessl, Fabian/Reutlinger, Christian (Hg.) (2019): Handbuch Sozialraum. Grundlagen für den Bildungs- und Sozialbereich. Wiesbaden: Springer VS. 2. Aufl.

Lewin, Kurt (1975): Tat-Forschung und Minoritätenprobleme. In: Kurt Lewin (Hg.), Die Lösung sozialer Konflikte. Bad Nauheim: Christian-Verlag, 278–304.

May, Michael (2008): Die Handlungsforschung ist tot – Es lebe die Handlungsforschung. In: Michael May/Monika Alisch (Hg.), Praxisforschung im Sozialraum. Fallstudien in ländlichen und urbanen sozialen Räumen. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 2. Opladen/Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich, 207–238.

May, Michael/Alisch, Monika (2011): Methodologische und forschungsmethodische Überlegungen zur Rekonstruktion integrationsbezogener Orientierungsmuster. In: Monika Alisch/Michael May (Hg.), Integrationspotenziale in kleinen Städten. Rekonstruktion der Interessensorientierungen von Zuwanderern. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 6. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich, 29–41.

May, Michael/Alisch, Monika (2013): AMIQUS – unter Freunden. Ältere Migrantinnen und Migranten in der Stadt. Unter Mitarbeit von Frank Dölker, Stefan Fröba, Mila Kovacevic und Nadia Laabdallaoui. Beiträge zur Sozialraumforschung, Band 8. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich.

Mehl, Peter/Meschter, Diana/Neumeier, Stefan/Osigus, Torsten (2017): Aufnahme und Integration von Geflüchteten: Wo liegen die Spezifika und die größten Herausforderungen für ländliche Räume? In: Peter Mehl (Hg.), Aufnahme und Integration von Geflüchteten in ländliche Räume: Spezifika und (Forschungs-)herausforderungen. Beiträge und Ergebnisse eines Workshops am 6. und 7. März 2017 in Braunschweig. Thünen Report 53. Braunschweig: Thünen-Institut für Ländliche Räume, 5–24.

Micksch, Jürgen/Schwier, Anja (Hg.) (2001): Fremde auf dem Land. Interkulturelle Beiträge 19. 2. Aufl., herausgegeben vom Interkulturellen Beauftragten der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau (EKHN). Frankfurt a.M.: Verlag Otto Lembeck.

Moser, Heinz (1995): Grundlagen der Praxisforschung. Freiburg: Lambertus.

Moser, Heinz (2008): Aktionsforschung unter dem Dach der Praxisforschung: Methodologische Herausforderungen und Lösungsansätze. In: Hella von Unger/Michael T. Wright (Hg.), »An der Schnittstelle von Wissenschaft und Praxis«: Dokumentation einer Tagung zu partizipativer Forschung in Public Health. WZB-Discussion Paper SPI 2008–307. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH, 58–66.

Oelschlägel, Dieter (2012): Gemeinwesenarbeit – Chancen, Möglichkeiten und Voraussetzungen. https://www.stadtteilarbeit.de/gemeinwesenarbeit/grundlagen/gemeinwesenarbeit-chancen-moeglichkeiten-und-voraussetzungen (letzter Zugriff am 27.5.2022).

Ohliger, Rainer/Schweiger, Raphaela/Veyhl, Lisa (o.J.).: Auf dem Weg zur Flüchtlingsintegration in ländlichen Räumen: Ergebnisse einer Bedarfsanalyse in sieben Landkreisen. Robert Bosch Stiftung. https://www.bosch-stiftung.de/sites/default/files/publications/pdf_import/Bedarfsanalyse_Fluechtlingsintegration_in_laendlichen_Raeumen.pdf (letzter Zugriff am 10.6.2021).

Porsche, Lars/Milbert, Antonia/Steinführer, Annett (2019): Einführung. In: Lars Porsche/Annett Steinführer/Martin Sondermann (Hg.), Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen. Arbeitsberichte der ARL 28. Hannover: Verlag der ARL, 5–16. http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-42576 (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Schader-Stiftung (Hg.) (2011): Integrationspotenziale in kleinen Städten und Landkreisen. Ergebnisse des Forschungs-Praxis-Projekts. Darmstadt: Schader-Stiftung.

Schammann, Hannes/Kühn, Boris (2016): Kommunale Flüchtlingspolitik in Deutschland. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Seippel, Alf (1976): Handbuch Aktivierende Gemeinwesenarbeit. Bedingungen – Konzepte – Strategien – Methoden. Gelnhausen u.a.

Steinführer, Annett (2019): Urbanität und Ruralität. In: Lars Porsche/Annett Steinführer/Martin Sondermann (Hg.), Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand,

Perspektiven und Empfehlungen. Arbeitsberichte der ARL 28. Hannover: Verlag der ARL, 17–19. http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-42576 (letzter Zugriff am 31.8.2021).

Stövesand, Sabine/Stoik, Christoph/Troxler, Ueli (Hg.) (2013): Handbuch Gemeinwesenarbeit. Traditionen und Positionen, Konzepte und Methoden. Deutschland – Schweiz – Österreich. Theorie, Forschung und Praxis der Sozialen Arbeit, Band 4. Opladen u.a.: Verlag Barbara Budrich.

Treibel, Annette (2015): Integriert Euch! Plädoyer für ein selbstbewusstes Einwanderungsland. Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.

Treibel, Annette (2020): Migration und gesellschaftliche Integration – öffentlicher Diskurs und soziologische Perspektiven. In: Gert Pickel/Oliver Decker/Steffen Kailitz/Antje Röder/Julia Schulze Wessel (Hg.), Handbuch Integration. Wiesbaden: Springer VS, 1–20.

Weidinger, Tobias/Kordel, Stefan/Pohle, Perdita (2016): Bleiben oder Gehen? Einflussfaktoren auf die Wohnstandortmobilität anerkannter Flüchtlinge in ländlichen Räumen am Beispiel des Bayerischen Waldes. In: Europa regional 24/3–4, 46–61.

Wendt, Wolf Rainer (1989): Gemeinwesenarbeit. Ein Kapitel zu ihrer Entwicklung und zu ihrem gegenwärtigen Stand. In: Kirsten Ebbe/Peter Friese, Milieuarbeit. Grundlagen präventiver Sozialarbeit im lokalen Gemeinwesen. Stuttgart: Enke, 1–34.

Westphal, Manuela/Alisch, Monika/Vogler, Jens/Freuwört, Anke (2020): Helfen im Kontext neuer Arbeitsteilungen!? Zur Veränderung der Sozialen Arbeit durch Zuwanderung. In: Migration und Soziale Arbeit 3/2020, Beltz Juventa, 260–267.

Wiesmann, Urs/Biber-Klemm, Susette/Grossenbacher-Mansuy, Walter/Hirsch Hadorn, Gertrude/Hoffmann-Riem, Holger/Joye, Dominique/Pohl, Christian/Zemp, Elisabeth (2008): Transdisziplinäre Forschung weiterentwickeln: Eine Synthese mit 15 Empfehlungen. In: Frédéric Darbellay/Theres Paulsen (Hg.), Herausforderung Inter- und Transdisziplinarität. Konzepte, Methoden und innovative Umsetzung in Lehre und Forschung. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 169–196.

Am Ende Geländer

Ankunft im Strukturwandel oder der Modellfall Weißwasser

Julia Gabler

Disziplinäre Reflexion

Als ethnologisch, öffentlich wie wissenschaftlich arbeitende Soziologin befinde ich mich ständig im interdisziplinären Spannungsfeld und verknüpfe im vorliegenden Artikel künstlerische, wissenschaftliche, politische und alltagsweltliche Perspektiven im Strukturwandel der Lausitz durch den Kohleausstieg. In der Kleinstadt Weißwasser steht nach 30 Jahren industriellem Niedergang in der Region die Frage: Was wird mit dem Kohleausstieg kommen? Bürger_innen, Politiker_innen, Wissenschaftler_innen und Künstler_innen formulieren je eigene Fragen und Antworten für die Zukunft der Region. Die multidimensionale Rekonstruktion eröffnet einen kritischen und gleichzeitig dynamischen Blick auf Verständnisdimensionen von Strukturwandel und die daraus abgeleiteten Gestaltungschancen für eine sozial-ökologische Transformation aus der Kleinstadtperspektive in ländlichen postindustriellen Regionen. Die am kultursoziologischen Stil orientierte Analyse sozialer Praktiken in Diskursen, Alltagshandlungen und öffentlichen Verhandlungen beschreibt das Ringen um die Zukunft vor dem Hintergrund je spezifischer Interpretationen der Vergangenheit in der Gegenwart und die Frage, wie der aktuelle Strukturwandel gelingen kann.

1. Einleitung

> »Die erste Voraussetzung ist, die tatsächlichen Aneignungsweisen des Raumes als Quelle von Erfahrungswissen anzuerkennen. Alle, die den Raum durch ihre Nutzung prägen, haben ein spezifisches Wissen von diesem Raum. Das verlangt von der Wissenschaft, der Kunst und der Planung neue Arbeitsweisen. Wer nur das eigene Wissen als solches definiert, wird den Provinzen nicht helfen können.« (Anders 2015: 39)

Im vorliegenden Text breite ich einen Teil der Forschungen in den Kleinstädten und Landschaften der Lausitz aus, die ich im Rahmen meiner Mitarbeit im Projekt »So-

zialer Strukturwandel und responsive Politikberatung in der Lausitz«[1] im Zeitraum von 2018 bis 2020 am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS Potsdam) durchgeführt habe. Die Untersuchungen zum aktuellen Strukturwandel bieten allerlei Gelegenheiten, den Zusammenhang von räumlichen Strukturen – dörflichen, kleinstädtischen oder von Mittelzentren – aber auch Stadt-Umland-Beziehungen, Flächennutzungen usw. sowie den zeitlichen Rahmungen – früher, heute, morgen – als Vergesellschaftungs- und Aushandlungsprozesse zu thematisieren. Schnell wird ein Mosaik sozialer Praktiken und Positionen in ländlichen, nicht-großstädtisch geprägten Transformationsräumen sichtbar, das unerwartete Vielfalt offenbart (Gabler 2021).

Vor dem Hintergrund der regionalen Erfahrungen der »ostdeutschen Kleinstadt Weißwasser« (Kummel 2020: 361) mit gesellschaftlicher Transformation, demografischem Wandel und biografischen wie kulturellen Brüchen zeige ich, wie der aktuelle Strukturwandel durch den politisch vereinbarten Kohleausstieg bestimmte Akteure auf die Bühne der Stadt bringt, die den gesellschaftlichen Erfahrungs- und Erwartungsraum einer Industrieregion herausfordern, adressieren und (re-)produzieren.

Im Zentrum soll die Frage stehen, wie der soziale Raum mit seinen relationalen Achsen – politisch, künstlerisch und kulturell, wissenschaftlich, geografisch, alltagsweltlich und zeitlich – den Akteuren zum Geländer wird, um Anrufungen zur *Beteiligung*, zur *Gestaltung* und zu *Veränderungen* im Strukturwandel zu aktivieren, ihnen nachzukommen, zu entkommen oder zuzugucken.

Kurz zur Einordnung: Mit dem anstehenden Ende der Kohleförderung ist in der Lausitz ein Zeitfenster aufgestoßen, das die Entwicklungsaufgaben – politisch, zivilgesellschaftlich, wirtschaftlich und sozial-ökologisch sowie wissenschaftlich – aktualisiert. Die Folgen der Verlusterfahrungen durch De-Industrialisierung, Abwanderung und Rückbau der vergangenen Jahrzehnte können im neuen Lichte betrachtet werden. Möglichkeiten entstehen, das Repertoire zum Umbruch in Ostdeutschland und seiner Bewältigung zwischen »Ohnmacht und Allmacht« (Liebmann/Bernt 2013: 13), überregionalen Abhängigkeiten und lokalen Unzulänglichkeiten, regionaler Marginalisierung oder auch Avantgardismen zu rekapitulieren und diskursiv, imaginativ und kulturell neu aufzusetzen, ja, daraus »zu lernen«. Das soziale Gefüge der Lausitz im Strukturwandel erscheint dann als zähe, widersprüchliche regionale Konstellation, die nicht in Destabilisierung und Niedergang aufgeht und vielmehr der kritischen Raumdiagnose des multidimensionalen Raums folgt. Demzufolge sind die (über-)regionalen Entwicklungen ländlicher, peripher gelegener Räume mindestens dreifach strukturiert: durch diskursive »Repräsentationen« (1), alltagsweltliche Praktiken (2) und politisch-ökonomische »Lokalitäten« (3) (Maschke et al. 2020a: 39f.).

1 https://www.iass-potsdam.de/de/forschung/strukturwandel-politikberatung-lausitz

Neben den oft als idyllisch konstruierten dörflichen und kleinstädtischen Lebensorten funktionieren ländliche Ackerflächen, Kies- und Kohlegruben als Ressourcenlieferanten, aber auch als Entsorgungsflächen sowie Produktionsorte von Energie- und Ernährungswirtschaft und sind eingespannt in globale Wirtschaftsketten. Hier »draußen« vermitteln und trennen Regionen (trans-)lokale Strukturen durch (Bundes-, Landes- oder Gemeinde-)Grenzen, (Wasser-)Straßen und Schienen, sodass Zugehörigkeiten markiert und überschritten werden und als zentrale Herausforderungen für koordiniertes Handeln zum Alltag von Grenzregionen – wie sie die Lausitz ist – dazugehören. Nicht zuletzt und für den Strukturwandel zentral ist die Funktion für Tourismus und Erholung. Diese vielfältigen Veränderungen in den ländlichen Erwerbs-, Versorgungs-, Wirtschafts- und Lebenswelten und den damit verbundenen lokal differenzierten und sich überlagernden Praktiken sind in weiten Teilen unerforscht (Maschke et al. 2020b).

Für die weiteren Darstellungen lege ich eine pragmatische Position[2] zugrunde, um das beharrliche Ringen und Experimentieren für ein Leben in längst gewandelten Wohn- und Industriearbeitswelten zutage zu fördern und mich in den zentrumsfernen kleinstädtischen und dörflichen Zusammenhängen zu bewegen, um den gelebten Ambivalenzen von Gestaltung und Alltagsbewältigung in den lokalen Konstellationen auf die Spur zu kommen (Gabler 2021; Kummel 2020, 2022).

Im Folgenden sollen die gesellschaftlichen Entwicklungen in der Lausitz als Erfahrungswissen im Umgang mit erzwungener Verknappung von Ressourcen und Entwicklungschancen verstanden werden. Was bleibt, was ist, was wird, wenn Prosperitätserwartungen über Jahrzehnte ausbleiben? Erfinden die Leute Lebensweisen, die »nachhaltigere« Entwicklungen ermöglichen? Was wird zur Erfahrung und welche Erfahrungen werden zum Erwartungsraum?

In den folgenden Kapiteln gehe ich zunächst auf die Rolle von Kleinstädten ein: als schrumpfende Städte, die in der sozial-ökologischen Transformation eine besondere Stellung einnehmen könnten. Anschließend verknüpfe ich ethnografisch verdichtete Darstellungen und historische Perspektiven zur Kohleindustrie in der Lausitz. Auf der Grundlage des Begriffsrepertoires von Reinhart Koselleck, Deutungen historischer Erfahrungen als Zukunftserwartungsraum in der Gegenwart zu rekonstruieren, durchschreite ich Arenen der Strukturwandelverhandlungen in Politik, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Kunst.

---

2 Der symbolische oder pragmatische Interaktionismus ist eine sozialwissenschaftliche Position, die das Handeln der Leute als kontinuierlichen Ordnungsprozess versteht, der die Bedeutungen, Wiederholungen und Veränderungen von Praktiken als kollektiven Interaktionsprozess zur Lösung von Handlungsproblemen begreift (Blumer 1981).

2. Schrumpfende Kleinstädte als Vorbild sozial-ökologischer Transformation?

Wer in schrumpfenden Städten lebt, wird erstaunlicherweise selten als Protagonist einer Postwachstumszukunft angesprochen, deren Entwicklungsmodus es aufzuspüren lohnt, wenn über eine sozial-ökologische Transformation nachgedacht wird.[3] Menschen, die nach wie vor in schrumpfenden Regionen leben, sind stigmatisiert als jene, die es nicht geschafft haben wegzukommen, und sie stehen unter Verdacht, in einer Zeit zu leben, die mehr gestern als heute ist und bestimmt kein Morgen kennt.[4] Das ist deshalb erstaunlich, weil Strategien im Umgang mit knapper werdenden Ressourcen und kulturelle Re-Interpretationen von Wachstumsgesellschaften zu Nachhaltigkeitscommunities ansonsten sehr gefragt sind. Spätestens mit den radikalen Schrumpfungsprozessen, wie sie in den Industriestädten (nicht nur) der Lausitz vonstattengingen, sind die städtischen Lebenswelten, die nicht dem Wachstumsmodell folgen, von Widersprüchlichkeiten geprägt, die sich nicht verheimlichen lassen. Aus den einstigen auf Wachstumskurs befindlichen Industriestädten sind (wieder) Kleinstädte geworden. Hoyerswerda, Weißwasser und Zittau in Sachsen teilen mit Forst (Lausitz), Guben oder Spremberg in Brandenburg ein ähnliches Schicksal: Sie haben den Status einer wachsenden Industriestadt verloren, weil die strukturbildende Industrie in den 1990ern weggebrochen und die Bevölkerung massiv abgewandert ist und die Verbliebenden gealtert sind.

Es bleibt erstaunlich, dass alle komparativen oder auch künstlerischen Versuche, die Erfahrung von Schrumpfung als gesellschaftspolitisches und planerisches Themenfeld zu heben (Hannemann/Kabisch/Weiske 2002; Oswalt 2004, 2005; Kil 2004), kaum dazu beigetragen haben, das geteilte Schicksal aus der Schmuddelecke eines wie auch immer gearteten Unvermögens zu befreien. Der durch Abwanderungszahlen erhärtete Verdacht, dass in Regionen keiner leben will, die ihren industriewirtschaftlichen Status verloren haben, hält sich beharrlich. Zudem wird in Regionen und Städten mit geringer Bevölkerung besonders häufig die AfD gewählt (Förtner/Belina/Naumann 2019). Und nach den Dresdner Pegida-Protesten taucht (Ost-)Sachsen als zentraler Landstrich mit Impfverweiger_innen und Corona-Leugner_innen regelmäßig in der Presse auf. All das passt auch zum Image der Verdächtigen.

Bis auf Hoyerswerda und Zittau sind die genannten Orte an der Oberkante einer Kleinstadtgröße angekommen. Klein- und Landstädte sind ein für die ostdeutsche

3 Ausnahmen, die zwar populär sind, aber kaum ein Umdenken bewirken konnten: z.B. Kröhnert/Klingholz 2007; Links/Volke 2009; Forschungsverbund »Blockierter Wandel?« 2007.

4 Besonders eindrücklich zeichnet der Anthropologe Felix Ringel nach, wie aufwendig »Gegenwärtigkeiten« und Zukünfte in Hoyerswerda hergestellt werden; vgl. Ringel 2016, 2020.

Siedlungsstruktur bekannter und weit verbreiteter Stadttypus (Hannemann 2005). Die Rolle von Kleinstädten in Transformationsprozessen wurde vor 20 Jahren durch die Stadtsoziologin Christine Hannemann betont. Vor dem Hintergrund der ostdeutschen Abwanderungs- und Schrumpfungserfahrung geriet dieser bislang kaum thematisierte »besondere« Siedlungstyp ins Blickfeld (ebd.; Hannemann/Kabisch/Weiske 2002). Gleichwohl ist die Bevölkerungszahl nur *ein* Indiz. Die kulturellen Muster einer Kleinstadt zwischen Enge und Vertrautheit sind ebenso vorzufinden wie die für schrumpfende Industriestädte bekannte planerische Herausforderung von Leerstand, wenn *das Kleid zu groß geworden ist* (Kabisch 2002). Ihre historische Stadtwerdung ist zwischen Mittelalter und Industriemoderne angesiedelt und häufig Referenzpunkt der Selbstbeschreibung (vgl. den Beitrag von Wolfgang Nell in diesem Band). Wie wiederholt festgestellt wird, entsprechen die der Kleinstadt zugeschriebenen kulturellen Merkmale – zu idyllisch, zu rückständig, zu provinziell – natürlich nicht den Lebensrealitäten (Beetz 2016). Die für Kleinstädte spezifische Komplexität liest sich verlockend (z.B. hier: Steinführer/Porsche/Sondermann 2021) und harrt doch noch der zu findenden Stellung im Gefüge der Vorreiter eines sozial-ökologischen Wandels.[5]

Im Folgenden begebe ich mich in die Kleinstadt Weißwasser, auf die Strukturwandelbühne, zu den Erfahrungen und Erwartungen und erwarteten Erfahrungen wie erfahrenen Erwartungen einer Kleinstadt im (Struktur-)Wandel.

3. Eine Annäherung: »Glück auf!«

»Glück auf!« höre ich zum ersten Mal auf dem »Forum Lausitz«, einer Veranstaltung des sächsischen Ministerpräsidenten im TELUX-Saal in Weißwasser am 8. März 2018. Der TELUX-Saal (ehemals OSRAM) ist der einstige Kultursaal aus den 1920er-Jahren im ehemaligen VEB Spezialglaswerk »Einheit« in Weißwasser mit früher circa 5.500 Mitarbeitenden. Heute produziert die Telux Glasproducts and Components GmbH Spezialglaskolben und -rohre mit circa 30 Angestellten. Die Produktion nimmt nur noch einen kleinen Teil der großen Industriehallen ein, sodass Platz ist für anderes: Konferenzen, Kneipe, Gärtnern, Ausstellungen, Party- und Filmabende. Zum »Forum Lausitz« sind schätzungsweise 400 Vertreter_innen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft eingeladen – ein großes Wiedersehen von Menschen, die sich normalerweise nicht zur selben Zeit am selben Ort befinden.

An diesem 8. März 2018 bekommen neben dem Ministerpräsidenten Sprecher_innen der Gewerkschaften, Wirtschaftsinitiativen und Unternehmen im

5 Es zeichnet sich aber ab, dass Kleinstädte für Beteiligung, Co-Produktionen, Selbstversorgungsstrukturen durch regionale Landwirtschaften oder kollektive Baugemeinschaften und eine soziokulturelle Szene des Selbermachens besonders attraktiv sind (BBSR 2018).

Energie- und Industriesektor Gelegenheit, in fünfminütigen Kurz-Impulsen ihre Positionen und Perspektiven für den bevorstehenden Wandel und das Ende der Braunkohle vorzustellen. Statt Glückwünsche zum Frauentag in die zu neunzig Prozent mit Herren in Anzügen gefüllten Reihen zu sprechen, wird die Grußformel »Glück auf«[6] in fast allen Beiträgen als Eingangs- und Abschiedsformulierung gewählt. Ich wundere mich, wer hier über wen spricht, wer hier wen grüßt. Tagebaukumpel? Wo sind die denn? Wird hier noch gebaggert? Worüber reden sie hier so leidenschaftlich, fast pathetisch; betroffene Gesichter – staunend sehe ich mich um und höre gespannt zu. Nur zwei Jahre später kann ich dieses Erstaunen kaum mehr nachvollziehen – die Rede über die vergleichsweise kleine Gruppe der Beschäftigten in der Kohle (s.u.) ist dann längst flächendeckend politisch, medial und wissenschaftlich ausgebreitet worden.

Mit den vielen »Glück-auf«-Veranstaltungen in Weißwasser, Cottbus, Schleife, Hoyerswerda oder Görlitz fange ich an zu ahnen, wie bröckelig der Boden für einige Menschen hier war, heute noch zu sein scheint und, folgt man der allgemeinen Aufregung, wie wackelig er wieder werden kann. Ich frage mich: Müssen wir nicht darüber reden, dass die meisten Menschen hier ein Leben führen, das nicht mehr dem industriellen Gleichklang folgt, die schon längst angefangen haben, neue Tätigkeitsfelder zu erproben, die in alternative Beschäftigungsfelder wechseln mussten und bereit waren und sein mussten, mit dem Vorhandenen zu experimentieren, um hier (anders) leben zu können?

4. Anderntags: »Wir sind Wandel!«

»WSW [sprich: We Es We; Anm. d. A.] – Wir sind Wandel«, stellt ein Weißwasseraner Bürger in einer Diskussionsveranstaltung im selben TELUX-Komplex, nur anderer Saal, im Frühjahr 2019[7] fest und übersetzt das Autokennzeichen der ehemaligen großen Industrie- und wegen massiven Einwohner_innenverlusts heutigen Kleinstadt als Zusammenhang von kontinuierlichem Wandel der Stadtstruktur. Aus dem industrialisierten Heidedorf Weißwasser in der Oberlausitz erwuchs

6 In der Brikettfabrik Knappenrode, einem technischen Industriedenkmal und -museum bei Hoyerswerda, sagt niemand »Glück auf«. Die Museumsleiterin und einige ältere Mitarbeiter erklären: »Nee, ›Glück auf!‹ sagen nur die, die aus dem Erzgebirge kommen.« Auch die ehemaligen Presser grüßen: »Guten Tag!« Sie rollen die Augen, wenn sie hören, dass Ministerpräsidenten und Gewerkschaftsfunktionäre eine Grußformel nutzen, die in ihren Augen nicht zur Berufstradition gehört. Mir wird erklärt: »Glück auf!« nur unter Tage. Hier scheiden sich offensichtlich die Geister. Selbst das Begrüßungsritual als traditionelles Gebaren einer Berufsgruppe, die auf dem Abstieg ist, ist umstritten.

7 Feldprotokoll 3. April 2019; Abschlussveranstaltung des Projekts »Kleinstadt gestalten« in der Telux WSW.

Ende des 19. Jahrhunderts durch die Braunkohleförderung und mit dem Anschluss ans Schienennetz Berlin–Görlitz rasch ein urbanes Zentrum der Glasindustrie. Zwischen 1880 und 1935 verzehnfachte sich die Bevölkerung auf 12.000 Einwohner_innen. In den 1950er-Jahren setzte sich das Bevölkerungswachstum durch den Ausbau der Braunkohleindustrie und den Aufbau des Kraftwerks im nahegelegenen Boxberg mit den Tagebauflächen Bärwalde und Nochten fort. Der »De-Industralisierungsschock« (Rödder 2011) in den 1990er-Jahren traf (auch) Weißwasser hart mit dem Verlust der Industrien sowie der Abwanderung großer Bevölkerungsteile. Man gewinnt den Eindruck, dass er noch nicht überwunden ist und durch den jüngsten Strukturwandel in der verbliebenen Braunkohleindustrie mit dem Kohleausstieg aktualisiert wird. Gleichzeitig ist die Lesart des Autokennzeichens von Weißwasser »WSW – Wir sind Wandel« auch eine Ermunterung, dem angekündigten Abzug der (Groß-)Industrie nicht allzu ängstlich zu begegnen.

Weißwasser liegt zwischen Cottbus und Görlitz im nordöstlichsten Zipfel von Sachsen. In der Nachbarschaft von Hoyerswerda. Im Südwesten grenzt die Stadt an den aktiven Tagebau Nochten, im Norden an die kulturhistorischen Parkanlagen des Rhododendronparks Kromlau mit der berühmten Rakotzbrücke. Im Nordwesten kann man im Naherholungsgebiet Halbendorfer See Wakeboard und Wasserski fahren – dort wurde einst die erste Braunkohle in der Lausitz gefördert. Folgt man dem Straßenverlauf nach Westen, lässt den Tagebau links liegen, ebenso den Truppenübungsplatz, vorbei an dem gefluteten Tagebaurestloch Bärwalder See, wo das Dorf Scheibe 1986/87 abgebrochen wurde,[8] erreicht man nach 40 Autominuten Hoyerswerda. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln dauert es eine Stunde, um die 29 Kilometer Luftlinie zu überwinden – wenn der Anschluss klappt. Mit oder ohne Auto, jedenfalls braucht es Zeit »rüber nach Hoywoy«. Die nachbarschaftlichen Verbindungen sind längst hinter die Infrastrukturmaßnahmen zurückgefallen. Dementsprechend sind die Reaktionen zur angekündigten ICE-Verbindung Görlitz–Weißwasser–Cottbus–Berlin verhalten.[9] Zugespitzt lautet die Forderung der Leute: Was sollen wir denn in Berlin? Wir wollen hier eine Perspektive und wir wollen an ihr beteiligt sein. Inwiefern sich hier mehr »Unmut« (Stückrad 2011) als Tatendrang äußert, ist schwer zu entscheiden; oft führt eins zum anderen – aus Unmut kann Tatendrang werden und aus unermüdlichem Aktionismus wird Unmut (s.u.).

8 Ein Dorf *abbrechen* heißt, die Dorfbevölkerung umzusiedeln, ihre Häuser abzureißen und die Kohleförderung im sich ausbreitenden Tagebau zu ermöglichen.

9 Bürger_innenstimmen im Gespräch mit Ministerpräsident Kretschmer am 7.2.2019: »Das Luftschloss ICE brauchen wir nicht, wenn die Leute hier nicht mal das Ticket dafür zahlen können.«; »Mir wäre noch wichtig, dass das Personenschiff auf dem Bärwalder See nicht nur Boxberg und Klitten, sondern auch Uhyst anfährt. Ach ja, und die B156 nach Bautzen.«; Feldprotokoll 7.2.2019.

Das Wandelthema lässt sich leichterdings auf die gesamte Lausitz übertragen: Aus der vormals dörflich und kleinstädtisch strukturierten »wenig attraktiven« und »abgelegenen« (Wolle 2020: 10f.) Region erwuchs in den 1950er-Jahren temporeich die »Energiebasis für die großen Aufbaupläne« (ebd.: 8) der jungen DDR heran. Die Wachstumsphase ist begleitet von Hoffnungen wie Befürchtungen, einschneidenden Veränderungen und Anpassungen in der Stadtwerdung und Landschaftsumwälzung. Einerseits bevölkerungspolitische Verdrängung und Devastierung und andererseits Bevölkerungszuwanderung und Ansiedelungsmaßnahmen durch Großwohnsiedlungen. Auch diese Erfahrungen von Arbeitskräftesteuerung und Aufbaueuphorie sind in das kulturelle Repertoire der Region eingeschrieben. Zuletzt nagten Massenabwanderungen und Überalterung sowie das »Zurückfallen« in den Kleinstadtstatus am Selbstwertgefühl.

Trotz aller Wandelerfahrungen in den Kleinstädten und Dörfern der Lausitz ist gegenwärtig ein Gefühl präsent, das in den Interviews mit Bürgermeister_innen als *richtungsloser Kreislaufaktionismus* hervortritt. Die Verantwortungsträger_innen prägt ein Selbstverständnis, in dem sie ihr Tun durchaus kritisch als Instrumentarium von Ansiedlungspolitiken reflektieren, wie etwa die Ausweisung von Gewerbegebieten. Einige sind nach wie vor überzeugt, hierdurch wirkungsvolle Aktivitäten für regionale Beschäftigung auszulösen, andere zweifeln, ob sie mit den Instrumenten der 1990er-Jahre strukturelle Entwicklungen in Gang bringen, die den regionalen Erfordernissen gerecht werden.[10]

5. Aus Erfahrungen werden Erwartungen, wird Zukunft

Der in Görlitz geborene Historiker Reinhart Koselleck hat den Zusammenhang von historischen Erfahrungen und zukünftigen Erwartungen aufgeschlossen. Erwartungsräume (wie Prosperitäts- und Wachstumserwartungen) konstituieren sich aus Erfahrungen, also aus gelebter Vergangenheit und ihren Deutungen in der Gegenwart. Koselleck zufolge ist der Umgang mit der Vergangenheit ein Erkenntnisfeld für konkretes Handeln in der Gegenwart, das zukunftsrelevant ist (vgl. Koselleck 1989). Erfahrung meint hier nicht, die eigene Geschichte als abgeschlossene Einheit zu verstehen. Erfahrung ist »gegenwärtige Vergangenheit« (ebd.: 354), die institutionell, diskursiv und über Generationen handelnd hergestellt wird und die Erwartungen an die Zukunft bestimmt.

10 Konrad Gürtler hat die Interviews mit Bürgermeister_innen aus der Lausitz zwischen November 2019 und April 2020 durchgeführt. Die hier vorgestellte Interpretation liegt in der Verantwortung der Autorin. Eine umfassende Analyse bietet der unbedingt zu empfehlende Artikel von Gürtler und Herberg (2021).

Die Disqualifizierung der Erfahrungsräume peripherer und als strukturschwach stigmatisierter Regionen wie der Lausitz ist Ausdruck eines Erwartungshorizonts, der zum Teil im regionalen Erfahrungsraum eingebettet ist, aber auch dort (re-)produziert wird, wo über die Region verhandelt wird, ihre Entwicklungen beurteilt und Steuerungsinstrumente entwickelt werden. Letzteres findet zumeist weit weg von den lokalen und regionalen Geschehnissen statt. Dort werden Erwartungen aufrechterhalten, die den Erfahrungsräumen der Leute zum Großteil widersprechen müssen, wenn unermüdlich das Wirtschaftswachstumshorn geblasen und die Re-Industrialisierungsfahne durch Großansiedlungsprojekte geschwungen wird. Letzteres führt dazu, dass den Erfahrungen der Leute vielleicht noch Gehör geschenkt, aber bestimmt keine Geltung zuteilwird.

Indes haben fünfzig (!) Autor_innen aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Regionalentwicklung, Kultur, Wirtschaft, Umwelt und Politik ihrem breiten Problemverständnis – ihren Erfahrungen wie ihren Erwartungen – zur Lage der Lausitz Ausdruck verliehen und im Rahmen von Schreibwerkstätten der Strukturwandelagentur Zukunftswerkstatt Lausitz (ZWL) die »Entwicklungsstrategie Lausitz 2050« (Wirtschaftsregion Lausitz GmbH o.J.) erarbeitet. Mit der Umsetzung der Strukturförderrichtlinie des Bundes dann der Wehmutstropfen: Weder in Brandenburg noch in Sachsen ist die erarbeitete Strategie zur Handlungsgrundlage der Strukturentwicklung im Rahmen des Strukturstärkungsprogramms des Bundes geworden, vielmehr werden je eigene programmatische Ausrichtungen eingespeist (Staatskanzlei Brandenburg 2020; Staatsministerium für Regionalentwicklung 2020).

Die Steuerungsaufgaben gehören zwar zum Alltagsgeschäft in politisch-administrativen Top-down-Bürokratien von Bundes- und Landesebenen hin zu den Kommunen, aber wie der Beteiligungs- und Mitbestimmungsprozess wirksam und belastbar aus den Kommunen und regionalen Interessengruppen in die landespolitischen Ebenen gelingen kann, ist für alle Beteiligten Neuland. Spannung entsteht dann, wenn Beteiligung proaktiv adressiert, zügige Strukturmaßnahmen kommuniziert und Milliardenzusagen kanalisiert werden, ohne dass das Beteiligungsverfahren dazu passt. Die zeitlichen, sachlichen und sozialen Logiken, in denen Infrastruktur- und Technologieprojekte entwickelt und umgesetzt werden (sollen), entsprechen nicht den Zeiträumen, Sachthemen und Akteurskonstellationen, die durch beteiligende Abstimmungsprozesse entstehen (Heer 2021). Partizipation ist im politischen Mehrebenensystem sehr aufwendig und steuerungsstrategisch eher ineffizient (Herberg et al. 2020). Dort, wo zivilgesellschaftliche Beteiligung durch Bundesmittel Unterstützung erhalten kann, wird sie halbherzig oder gar nicht umgesetzt.[11]

11 Wer in der Lausitz länderübergreifend agieren und Personal finanzieren möchte mit den Strukturwandelgeldern aus der Richtlinie STARK, benötigt die Unterstützung beider Län-

6. Strukturwandel als verordnete Unsicherheit

Streifen wir durch die Ober- und Niederlausitz. Obwohl es kaum noch schwerfällt, von der »Lausitz« zu sprechen, ist mir die regionale Verortung in Ober- oder Niederlausitz vertraut. Die Trennlinie läuft wie verabredet entlang der Landesgrenzen: Die Oberlausitz liegt südlich in Sachsen, die Niederlausitz breitet sich in Südostbrandenburg aus. Das Konstrukt »Lausitz« ist als Landschaft mit dem Ausstieg aus der Kohle als politisch und sozial adressierbare Region geboren und es gibt zahlreiche Organisationen, die seit einiger Zeit zum Thema arbeiten: Wirtschaftsregion Lausitz, Bürgerregion Lausitz, Lausitzer Perspektiven, Zukunftswerkstatt Lausitz, Kreative Lausitz u.v.m. Auch die vielfältige Landschaft der Kleinstädte mit den Mittelstädten Görlitz, Hoyerswerda, Zittau und Spremberg sowie dem Lausitz-Zentrum Cottbus drückt sich in den Vernetzungsgefügen aus und vermittelt die dezentrale Qualität der Region zwischen Forst und Vetschau, Weißwasser und kleinstädtischen Dörfern wie Mittelherwigsdorf.

Neben der sozialen und städtischen Vielheit zeichnet die Lausitz kulturelle und landschaftliche Heterogenität aus: die Heide- und Teichlandschaft aus dem 18. Jahrhundert, das Zittauer Gebirge und die Grubentäler des aktiven Tagebaus aus dem 20. Jahrhundert sowie die Bevölkerungsgruppen der Sorb_innen und Wend_innen, die die kulturelle Vielheit des Dreiländerecks diesseits der Grenze als vitalen Kulturraum auszeichnen. Die Erfahrung und das Schicksal der Diaspora wird hier zur virulenten Gegenwart, weil vor allen Dingen sorbische/wendische Dörfer den Tagebauen weichen mussten.

Auch in sozial- und arbeitsmarktstruktureller Hinsicht muss die Lausitz als vielfältiger Sozialraum beschrieben werden: Neben der heterogenen Bildungs-, Beschäftigungs- und Branchenstruktur finden auch die bisweilen problematisierten Alters- und Geschlechterverhältnisse sowie die politischen Orientierungen in erstaunlich differenzierten regionalen Varianten ihren Ausdruck (vgl. Gabler/Kottwitz/Kollmorgen 2016; Lorenz/Träger 2020; Berger et al. 2019; Gabler 2019). Dieser abwechslungsreichen Raum- und Sozialstruktur liegt eine gesellschaftliche Erfahrung zugrunde, die wegen der gebetsmühlenartig wiederholten Behauptung des besonders problematischen Zustands (Deindustrialisierung, Abwanderung, Arbeitslosigkeit, Alterung) im gesellschaftlichen Diskurs marginalisiert und durch den Verlust der Zentralität peripherisiert wurde. Der Verlust strukturrelevanter Industrie, die hohe Abwanderung, das konstante Niveau der Arbeitslosenzahlen

der Brandenburg und Sachsen. Der Antrag der Bürgerregion Lausitz ist auf sächsischer Seite abgelehnt worden; vgl. https://buergerregion-lausitz.de/wp/2022/03/07/wie-geht-es-weiter-mit-der-buergerregion/ und https://buergerregion-lausitz.de/wp/2022/05/04/das-land-bedient-sich-zuerst/.

sowie ein hohes Durchschnittsalter in den Kommunen kann zwischen Weißwasser und Cottbus, Hoyerswerda und Görlitz kaum mehr als Besonderheit gelten.

Die Frage aber, wie damit in den letzten 30 Jahren umgegangen wurde, eröffnet einen vitalen Erfahrungsraum, der bislang für den aktuell initiierten Strukturwandelprozess in der Kohleindustrie kaum als einträgliche Inspirationsquelle aufgetan wird. Ganz im Gegenteil treibt die diagnostizierte Innovationsschwäche das wirtschaftspolitische Investitionsrad an (Berger et al. 2019). Dabei wären Dezentralität, Heterogenität und Ungleichzeitigkeit als Struktur der Lebenswelten in der Lausitz ein lohnendes Feld, um zahlreiche Themen und Auseinandersetzungen hervorzubringen und die regionalen Fähigkeiten im Umgang mit dem Strukturwandel als Ressource zu adressieren. Bis jetzt dominiert die Unsicherheit, ob es gelingen kann, die Industrieregion zu reaktivieren; die Anstrengungen, die aus der Region erwachsen sind, eignen sich offensichtlich nicht als Maßstab für zukünftige Entwicklungen.

7. Wie Regionen (klein) gemacht werden

Zurück zum »Forum Lausitz« im TELUX-Saal am 8. März 2018. Alle sind sich einig: Auf keinen Fall möchte man jammernd und klagend die Enttäuschungen aus den Nach-Wende-Jahren wiederkäuen, wenn sich partout (noch) keine wirtschaftliche Erfolgsgeschichte erzählen lässt.

Cord Panning, Chef des Fürst-Pückler-Parks in Bad Muskau, verknüpft diese Erfahrung in seinem Beitrag auf dem »Forum Lausitz« in Weißwasser mit der Frage nach der regionalen Identität. Die Kohlefrage, so Pannings Vermutung, fördere die verunsicherte Zugehörigkeit seit 1990 zutage, die er als westdeutsche Fremdbestimmung markiert: »Kaum ist der Russe weg, kommt der Bayer«, zitiert Panning[12] einen Sketch, erntet Lacher aus dem Saal und meint doch, dass die fehlende kulturelle »Selbstvergewisserung« zum Problem geworden sei und Zukunft erschwere. »Der Schmerz über den absehbaren Verlust der regionaltypischen Industrialisierung, welche die kulturelle Identität der Lausitz bisher geformt hat«, drohe zur »Identitätsfalle« zu werden. Panning wirbt dafür, »die Region zu ergründen«, denn es brauche »andere Images und Geschichten oder, wie es auf Neugriechisch heißt, andere Narrative als die infrastrukturell gut aufgestellte Energieregion« (Panning 2018).

Zugespitzt gesagt: Im TELUX-Saal wurden einander widersprechende Forderungen erhoben: einerseits, den Strukturwandel zu nutzen, um sich aus dem Korsett der verordneten Erinnerung als Industrieregion und der Verengung auf die In-

12 Ich zitiere Cord Panning folgend aus seinem Vortragsmanuskript vom 8.3.2018 (Panning 2018).

dustrieidentität zu befreien und in andere Erinnerungsflüsse zu treten, um eine Erzählung der Wandelfähigkeit und kulturelle Vergewisserung nicht außerhalb, sondern innerhalb des regionalen Erfahrungsreichtums zu entschlüsseln und nicht allein aus der Quelle »Industrieregion« zu trinken. Auf der anderen Seite waren die politischen Funktionsträger_innen aber schon unterwegs, um die immer gleichen, gewissermaßen gestrigen wie morgigen Strukturentwicklungsmaßnahmen für die Lausitz zu verhandeln: ICE-Anbindung, Datennetze, Technologiezentren, Behördenansiedlung und Forschungsinstitute.

Die Lausitz wird so zur großen Bühne einer Transformationsgesellschaft, die mit sich selbst im Clinch liegt, weil sie anders sein soll, als sie ist. Was aber zu bestimmen *ist*, dafür braucht es Spezialist_innen. Schnell entbrennt der Streit darüber, ob *ist*, was war, oder ob *ist*, was sein könnte, aber noch nicht zum Ausdruck fand. Die Ministerpräsidenten schlagen im Wahlkampf immer wieder abwertende Töne an, um die Lausitzer Kollektivkraft aufzuwerten und wissenschaftliche Begutachtungen zu entwerten: »Wir brauchen aber keine Wirtschaftsinstitute aus Halle oder Hinterposemuckel, die uns sagen, dass hier dieses nicht geht und jenes nicht funktionieren wird, sondern wir brauchen wirkliche Ideen.« (Michael Kretschmer, 7.2.2019[13]) Auch gegenüber dem Kohleausstieg wird das Mittel kollektiver Vereinnahmung in Anschlag gebracht: »[…] dass wir hier uns alle einig sind, der Kohle positiv entgegenstehen, oder die meisten« (ebd.). Um dann die Bürger_innen der sächsischen Lausitz (also genauer: der Oberlausitz) einzuschwören: »Aber ich sage Ihnen, das ist unsere Heimat und wir machen das für uns!« (ebd). Der rhetorische Akt, mit dem Kretschmer versucht, Aussagen von Wissenschaftler_innen zu schwächen, indem er sie gleichsam ins Hinterland degradiert (»aus Hinterposemuckel«) und die »Heimat« und »uns« zu den zentralen Akteuren für »wirkliche Ideen« im Strukturwandel macht, entspricht den populistischen Vereinfachungen des Zentrum-Peripherie-Antagonismus, in dem sich die Region selbst bewegt und der durch seine politischen Vertretungen versucht wird umzukehren.

Wie eine Antwort auf die rhetorische Anordnung des Ministerpräsidenten erscheint die Beteiligung einiger Wissenschaftler_innen am Gerangel um die Deutungshoheit in der Lausitz. Der Soziologe Klaus Dörre etwa reiste für Interviews mit Angestellten der LEAG (Lausitzer Energie AG) in die Lausitz und machte sich ein Bild über die Lage vor Ort. Dort nutzt er jene Rhetorik,[14] die in der erarbeiteten Studie *Nach der Kohle* als »dreifache Abwertung« (Bose et al. 2019: 102) – wirtschaftlich, sozial und diskursiv – systematisiert wird: »Wer will denn hier leben?« sei Dörres erste

13 Feldprotokoll, Bürgergespräch »DIREKT – Michael Kretschmer im Gespräch in Ihrer Gemeinde«, Weißwasser, 7.2.2019.

14 Dörres Präsentation im Panel »Re-Figuration« im Rahmen der Konferenz »Great Transformation: Die Zukunft moderner Gesellschaften«, 23.–27.9.2019 an der Friedrich-Schiller-Universität Jena (Dörre 2019).

Frage im Kraftwerk Schwarze Pumpe gewesen. Dadurch, so berichtet Dörre, habe er sich des »Lausitz-Bashing« verdächtig gemacht (Dörre 2019). Stigmatisierung ist neben Abwanderung, Abhängigkeit und Abgehängtsein ein zentraler Aspekt von Peripherisierungsprozessen (Kühn/Weck 2013).

Die umgepflügten Landschaften genauso wie die politische Landkarte der Lausitz und die ständige Wiederholung der wirtschaftlichen und sozialen Abgehängtheit verursachen die mitunter verzweifelte Abwehr und ständige Produktion von Zuschreibungen. Dörre abstrahiert: »Regionen existieren nicht, sondern sie werden gemacht.« (Dörre 2019) Akteure wie Organisationen kommunizierten und bestätigten andauernd Zuordnungen: »Was und wer gehört dazu; *was* ist drinnen, *wer* ist draußen.« (A.a.O.) Mit seiner Frage, wer hier denn leben wolle, bestätigt Dörre seine These demonstrativ und klärt die Sozialbeziehung zu den Mitarbeiter_innen der Lausitzer Energie AG: Ihr seid drinnen, ich bin draußen. Wer hier Subjekt, wer Objekt ist, soll an dieser Stelle nicht bestimmt werden, der Sprecher ist jedenfalls nicht drinnen.

Die Erzählungen werden zum Kaleidoskop, in dem die Zukunft als außen–innen, früher–heute, als Wir-und-die-anderen-Spektrum unermüdlich Kreise dreht und den Menschen zugerufen wird: Streift es ab, die falschen Zuschreibungen, das Korsett der Industrievergangenheit! Während die Adressierten verharren und erstarren, denn allzu tief sitzt die Erfahrung, dass das, der oder die andere(n) das Tempo angeben: die Fortgezogenen, die ökonomisch Erfolgreicheren oder politisch Einflussreicheren. Gleichzeitig erwecken die Umstehenden immer wieder den Anschein, dass dramatische Einschnitte und rasante Veränderungen mit hohen sozialen und wirtschaftlichen Kosten bevorstehen. Es wird zwar nicht wie im System- und Strukturbruch der 1990er-Jahre werden, aber es fühlt sich schon so an wie die Wiederholung eines radikalen Zusammenbruchs. Deswegen gilt für alle Verantwortungstragenden das Mantra: Auf jeden Fall einen erneuten Strukturbruch mit Massenarbeitslosigkeit und Massenabwanderung verhindern.

In den Diskussionen und politischen Maßnahmen zum Strukturwandel durch den Kohleausstieg halten die Verantwortungsträger_innen in einer bereits massiv deindustrialisierten Lausitz am Industrieparadigma als Leitbild fest und erhärten die Dörre'sche Zuschreibungsthese durch Abwehr:

> »Viele sagen, das postindustrielle Zeitalter ist gekommen: Nein! Wir wollen produzieren und Wohlstand erhalten. Nein, Wohlstand wiederaufbauen. Höhere Löhne. Und Einkommen verbessern. Besser leben. Industrie ist unsere Versicherung!« (Michael Kretschmer, 7.2.2019[15])

15 Feldprotokoll, Bürgergespräch »DIREKT – Michael Kretschmer im Gespräch in Ihrer Gemeinde«, Weißwasser, 7.2.2019.

In Interviews mit Bürgermeister_innen[16] größerer und kleiner Klein- und Mittelstädte in der Lausitz wird ein Bild gezeichnet, das dem aktivierenden Alarmismus der politischen Verantwortungsträger_innen zunächst folgt: Der anstehende Strukturwandel wird als politisches (neoliberales) Aktivierungsprojekt gesehen, zu dem man sich »in Stellung« bringen und für den man »gewappnet« sein muss und »Gewehr bei Fuß steht«, um die angekündigten und erhofften wirtschaftlichen Wirkungen zu erreichen. Baurechtliche Verfahren für Gewerbeansiedlungen werden zum Teil mit knappen Haushaltsmitteln begonnen, obwohl diese Praxis in den vergangenen Jahrzehnten schon einige Kommunen in die Knie gezwungen hat, weil die bzw. der potenzielle Investor_in doch nicht kam. Ebenso werden Instrumente zur Planungsbeschleunigung für Gewerbegebiete und Straßenausbau wie in den 1990er-Jahren gefordert. Auch wenn die »mittlerweile schon zugewuchert sind«, hofft man erneut, mit diesen Mitteln »schnell« handeln zu können, »Ansiedelungsinteressierten entsprechende Gebiete anzubieten« und Verfahren des Umweltschutzes zu umgehen.

Gleichzeitig dominiert die Wahrnehmung, dass es sich um einen sehr fragilen, teilweise intransparenten Prozess handelt, der zwar mit vielen Aussichten geschmückt ist, aber kaum mit belastbaren Erwartungen versehen wird. Das politische Projekt »Strukturwandel« muss für alle Kommunen neben dem normalen Betrieb organisiert werden. Es zeitigt mehr Kosten als zu erwartenden und kalkulierbaren Nutzen. Vor dem Hintergrund der Ankündigung, dass die Mittel aus der Strukturförderphase 2021–2026 schon ausgeschöpft sind, waren die Erwartungen der Bürgermeister_innen realistisch. In diesem Sinne gleicht der Strukturwandelprozess einerseits der Fortsetzung von (bekannten) prekären und unsicheren Planungs- und Finanzierungsfragen auf lokaler Ebene und setzt andererseits die *Effektivität strukturierter Intransparenz* durch die Exklusivität regionaler Gremien fort. Bemerkenswerterweise stimuliert das dynamische Durcheinander kommunale Organisationsprozesse, Lenkungs- und Steuerungsfragen in »umsetzbaren« und »verlässlichen« Feldern mit geeigneten Partnerschaften, die danach qualifiziert werden, ob sie wiederholenden Charakter aufweisen und Kontinuität stiften und sich in Reichweite befinden, also im Rahmen tatsächlich verfügbarer Ressourcen räumlicher wie finanzieller und personeller Art liegen.

Im Folgenden will ich diese sich wiederholenden und für die regionale Erfahrung essenziellen Auseinandersetzungen mit Brüchen, Verlusten und Neuorientierungen als Quelle für die künstlerische wie emanzipative Distanzierung politisch verordneter Wandelbewältigung rekonstruieren und eine letzte Akteursebene im Deutungsprozess zum Strukturwandel in Weißwasser einführen.

---

16 Die Interviews wurden von Konrad Gürtler geführt und systematisch ausgewertet; er identifiziert vier Bruchlinien (»moral rifts«), die das Handlungsfeld Gerechtigkeit und Strukturwandel begleiten (Gürtler/Herberg 2021: 1).

8. Wird eine andere Zukunft möglich geworden sein?

> »Das Land, das unsre Augen erwarten, gibt es nicht mehr, es wird verändert nach unserm Bild!« (Braun 1975 [1962/65]: 25)

Das Ringen um Lebensqualität in den (Kohle-)Industriegebieten wurde immer auch von literarischen Texten begleitet, in denen der Verlust von Umwelt als Natur und ihre Aneignung durch Industrialisierung bearbeitet werden. Die Frage der »Reproduktionsfähigkeit« (Lenz 1999: 62) problematisiert den Verlust natürlicher Ressourcen genauso wie den Verlust der kulturgeschichtlichen Landschaften durch die in ihr tätigen Menschen (z.B. Sorb_innen/Wend_innen in der Lausitz). Literarische und lyrische Auseinandersetzungen mit der Energieregion – von Volker Braun über Brigitte Reimann bis zu dem wohl berühmtesten Baggerfahrer und Musiker, Gerhard Gundermann, und den jüngst veröffentlichten *Gruben Rand Notizen* des sorbischen Schriftstellers Jurij Koch (Koch 2020) – sind Spiegel und Selbstvergewisserung darüber, was vielleicht nicht immer veröffentlicht werden durfte, aber doch zum Gesagten als Geschriebenes gehört.

So etwa Volker Brauns Theaterstück *Die Kipper* (Braun 1975 [1962/65]), das, in den frühen 1960er-Jahren geschrieben, erst 1972 in Leipzig uraufgeführt werden durfte, im Jahr darauf in Wuppertal seine BRD-Premiere hatte und 1975 in Erstauflage veröffentlicht wurde. Das Stück entfaltet ein sprachlich derbes Drama um den Einzelgänger und Brigadier[17] Paul Bauch und behandelt das Nomadendasein des Wanderarbeiters und die Scham über die Arbeit im Tagebau, die unrentabel und unökologisch ist und die zudem »nüchtern keiner tun will und besoffen keiner tun kann« (ebd: 15f.). Das Theaterstück von Volker Braun spiegelt den Konflikt und die widerstreitenden Positionen auf persönlicher Ebene der Arbeitenden und in der sozialen Gruppe der Brigade gegenüber den politischen und betrieblichen Verantwortungsträger_innen wider und liest sich gleichzeitig als zeithistorisches Drama der Arenen und Konflikte, die auf den oben beschriebenen Bühnen bis heute stattfinden. Die Ambivalenz des Extraktivismus als Form der Energieproduktion ist hier zwischen Gehorsam und Fortschrittseuphorie, zwischen persönlichen Fluchtimpulsen und gesellschaftlicher Auftragsverantwortung eingeschrieben und findet auch heute noch ihren Ausdruck, aber eben mit anderen Konturierungen.

Die Arbeit im Tagebau ist mit der sozial-ökologischen Wende wieder problematisch geworden. Die Energiebranche in der Lausitz ist nicht mehr unrentabel, sondern ökonomisch betrachtet die einträglichste Branche, wenn auch mit knapp 8.000

---

17 Ein Brigadier ist der Leiter eines Arbeiterkollektivs im DDR-Betrieb, der zwischen dem Meister als Vertretung der Betriebsleitung und den Arbeiter_innen der Brigade vermittelt (Dowe/Kuba/Wilke 2005).

Angestellten neben der Landwirtschaft die beschäftigungsschwächste Branche (vgl. Berger et al. 2019).

Neben den künstlerischen Verständigungs- und Reflexionspraktiken sind insbesondere die ethnologisch und rekonstruktiv forschenden Sozialwissenschaftler_innen in der Lage, die ambivalenten Tatbestände in den Lausitzer Zeit- und Sozialschichten zum Ausdruck zu bringen (Lorenz 2008; Stückrad 2011; Ringel 2020; Gabler 2021). Deutenden und künstlerisch interpretativen Tätigkeiten geht es weniger darum, auf Lösungen zu hoffen oder zu pochen; es soll vielmehr Vertrauen wiedergewonnen werden, den eigenen Ansprüchen, Maßstäben und Deutungen zu folgen und Schritt für Schritt die Befremdung und Abweichung – den Blick zurück[18] – zu nutzen, um Sicherheit für den Blick nach vorne zu gewinnen. Ihnen gelingt es im besten Falle, die vielen Einzelheiten einzufangen und in einen Interpretationszusammenhang zu betten, sodass sie weniger bruchstückhaft auseinanderfallen. Dann kann eine Zugehörigkeit thematisiert werden, die den Handelnden selbst aus dem Sichtfeld gerutscht zu sein scheint. Wie der Griff zum verstellten Rückspiegel korrigieren oder erweitern solche interpretativen Eingriffe das sichtbare Feld: den Erfahrungen Erwartungssicherheiten abtrotzen und die Fähigkeit (wieder-)entdecken, mit der Offenheit von Zukunft umzugehen.

Folgend werde ich ein künstlerisches Projekt aus Weißwasser vorstellen, das ich begleiten durfte und analysiert habe. Hier verquicke ich die beiden Positionen – künstlerische und sozialwissenschaftliche Reflexion der Strukturwandelbühne – und versuche, die vorangegangenen »Szenen« mit einem finalen Schlussakt abzurunden.

---

18 In mehreren Interviews wurde Wert darauf gelegt, in den Angaben zum biografischen Werdegang den Umzug aus der Großstadt zurück in die Lausitzer Kleinstadt oder auch den Beginn der selbstständigen Beschäftigung nach der Bergbautätigkeit mit genauem Datum (teilweise mit dem Wochentag) anzugeben.

9. ... oder wird es »wieder nichts geworden sein«?



Foto: Hendrik Scheel/Recherchepraxis

Als Kunstschaffende im Strukturwandel der Lausitz Interpretationen formulierten und einen emanzipativen Raum öffneten, zog es mich im Juni 2019 wieder nach Weißwasser. Unter dem Titel *Modellfall Weißwasser – Das Masz aller Dinge ist der Mensch* wurden zum 100-jährigen Bauhaus-Jubiläum Fragen der Gestaltung und Nutzung der Stadt auf leer stehenden bzw. brachliegenden Flächen dramatisiert. Das Künstler_innenkollektiv Recherchepraxis mit ihrem methodischen Instrumentarium – Musik, Schauspiel, Bühnenbild und Textproduktion – entwickelte und erprobte mit Weißwasseraner_innen die Stadt als Modellfall von Transformation. Das Bemerkenswerte: Diese Verhandlungen fanden öffentlich statt und trugen einen erheblichen Teil zum reflexiven Gesellschaftswissen vor Ort bei.[19]

19 Das Theater als Partner und Ort öffentlicher Soziologie war im Forschungsprojekt »ÜberLeben im Umbruch« prominent (vgl. Bude/Medicus/Willisch 2011) und wird in Bude/Dellwing/Blumer 2013 sowie in Bude 2017 reflektiert. Das »große Theater« Weißwasser habe ich auch hier beschrieben: Gabler 2021.

Das Vorgehen: Zwei Schauspieler sind als die Bauhaus-Protagonisten Wilhelm Wagenfeld und Emil Neufert in Weißwasser unterwegs. Ersterer war in den 1930er-Jahren künstlerischer Leiter der Vereinigten Lausitzer Glaswerke und somit höchst relevanter Akteur und Zeuge der Industriegeschichte Weißwassers, an der Ästhetik des Alltags interessiert und Vertreter der organischen Moderne im Bauhaus; Zweiterer: der Architekt des Neufert-Baus, einer mehrgeschossigen Lagerhalle in industrieller Bauweise der klassischen Moderne – Stahlskelett mit Sichtklinkerausmauerung – Baukastenorganisation und Sinnbild der funktionalen Moderne im Bauhaus. Die funktionalistisch bis aufs Kleinste durchdachte Lagerhalle, die heute als typisch störende Industrieruinenkulisse die Gemüter der Einwohnendenschaft von Weißwasser strapaziert und schmerzhaft an die einstige industrielle Größe erinnert.

Die Theaterperformance bringt die beiden Bauhaus-Akteure als Rückkehrende an den Schaffensort zurück – nur eben hundert Jahre später, also zu der »Ur-Enkelkinder-Generation«. Die »Enkelkindertauglichkeit«, mit der für nachhaltige und ressourcensensible Perspektiven gegenwärtiger Entscheidungskorridore geworben wird, kommt hier retrospektiv zur Anwendung. An vier Vorführungswochenenden durchqueren Neufert und Wagenfeld, nach einem Jahrhundert am Bahnhof ankommend, eine postindustrielle Stadtlandschaft in Gestalt eines Parcours mit verschiedenen Etappen. Sie werden an jedem Wochenende von 300 Besucher_innen begleitet. Wo sie auch hingucken und hinkommen auf dem Weg durch die Stadt, alles ist verwandelt: Auf dem Bahnhofsvorplatz begrüßen Aussiedler_innen, einst als Fremde in die Stadt gekommen und geblieben, die Besucher_innen zum *Modellfall Weißwasser*, im geschlossenen Volkshaus spielt Musik im Garten und der ehemalige Wirt zapft immerfort Bier, als hätte er seine Arbeit nie unterbrochen, und bemerkt lässig: »Nee, die Zeiten sind vorbei.« In der leer stehenden Glasfachschule wird wieder gelehrt, wenn Neufert und Wagenfeld hier vor Publikum symbolisch die Arbeitsthesen des Bauhauses zur funktionalen und organischen Moderne diskutieren: Dienen die Bau- und nach Funktionalität organisierten Infrastrukturen der Disziplinierung des Menschen oder ist der Mensch mit seinen vielseitigen Bedürfnissen Maßstab von Bau- und Lebensweisen? Wie eine Folie legen sie die Fragen über den gegenwärtigen Strukturwandel in der Braunkohle. Orte wie die ehemalige Glasfachschule, die längst keine industrielle Zukunft mehr haben, werden zu Debattenorten, an denen Wagenfeld und Neufert über die beiden Funktionsprinzipien – (1) Normierung von Produktion und Arbeit hin auf einen Zweck versus (2) das Organische, an den fluiden Bedürfnissen der Menschen orientierte Prinzip – aufs Härteste streiten.[20] Mit der Aktualität des Strukturwandels werden die »alten Fragen« virulent: Wie leben

20 Im Bauhaus stoßen diese beiden Prinzipien als antagonistische Entwicklungsverständnisse aufeinander (Bruyn et al. 2019).

wir hier und wie wollen wir in Zukunft leben? Was soll der Maßstab unserer Entscheidungen für die Zukunft sein?

Die Kunstschaffenden, Schauspielerinnen, Filmemacher und Musikerinnen des *Modellfalls* recherchieren und intervenieren, um mit den Menschen in und aus Weißwasser singend, tanzend, aufräumend und (auf-)bauend, performativ und diskutierend Interpretationen der Gegenwart öffentlich auszuprobieren. Statt mit »Hilflosigkeit« und »Scham« den Zerfall alter Strukturen, Gebäude und Möglichkeiten ins Zentrum zu stellen gelingt es, den Blick auf die Veränderungsprozesse selbst zu richten und die tätige Aneignung der Menschen in Weißwasser zu fokussieren (vgl. Gabler/Nolte 2019).

Eine der zentralen Interpretationen, die der *Modellfall* erarbeitet hat, ist das »Futur zwei«. Die Frage, welche Erwartungen aufgrund der Erfahrungen an die Zukunft gerichtet werden: Wie es gewesen sein wird, ist der Ausgangspunkt. »Es wird wieder nichts geworden sein« – mit dem Futur zwei entsteht eine Brücke zwischen Vergangenheit und erwarteten Zukünften, die sich in der gegenwärtigen Lausitzer Kleinstadt-Landschaft erheben: Wie wird der anstehende Strukturwandel in den kleinen Städten der Lausitz wahrgenommen? Als grammatikalische Konstruktion bringt das Futur zwei eine Erwartung zum Ausdruck, die in der Zukunft beendet sein wird. Zugrunde gelegt wird eine Erfahrung, die sich auf Vergangenes bezieht und zur zukünftigen Erwartung erklärt wird. Kosellecks Erfahrungsraum und Erwartungshorizont (Koselleck 1989) wird hier adaptiert und hätte in der künstlerischen Auseinandersetzung nicht pointierter ausfallen können. Das Wissen, welche Zukunft nichts geworden sein wird, beinhaltet die reflexive Möglichkeit, Verantwortung für die Erwartungen an die Zukunft zu übernehmen – und zwar dort, wo sie tagtäglich erfahren wird. So bildet die durch Deindustrialisierung zur Kleinstadt geschrumpfte Industriestadt den Ausgangs- und Mittelpunkt für die anstehende Transformation. Die künstlerisch angeregte Re-Interpretation der Wandlungsgeschichte von Weißwasser zeigt, dass seine Bewohner_innen schon längst Protagonist_innen einer strukturwandelerfahrenden Region sind.

10. Wird es am Ende Geländer gewesen sein?

Was erweist sich als Geländer im Strukturwandel für Kleinstädte wie Weißwasser? Stehen sie paradigmatisch am Anfang dieses politischen Strukturwandels als Evidenz, dass die groß projektierten Wandelkulissen neuer Bau- und Investitionsmaßnahmen dann zum Scheitern verurteilt sein werden, wenn sie über die regionalen Erfahrungsräume hinweggehen? *Es wird wieder nichts geworden sein* projektiert aus den Erfahrungen eines Industriejahrhunderts in der Lausitz die nüchterne Einsicht in eine Zukunft, in der alle Planungs- und Entwurfseuphorien bezweifelt werden. Ein dezentrales, auf das Funktionieren von Nahräumen

orientiertes Verständnis einer strukturgewandelten Region verleiht den Postwachstumserfahrungen Ausdruck und betont die Qualität von Entwicklungen, die sich vom Wachstumsparadigma verabschiedet haben. Hier wird mutige politische Unterstützung benötigt, diesem Paradigmenwechsel als Strukturwandeloption in eine nachhaltige Zukunft zu folgen.[21]

Dafür kann die Kleinstadt als paradigmatischer Stadttyp dienen, und zwar weil sie a) auf Überschaubarkeit, Kommunikation und Dezentralität orientiert ist und b) als regionale Struktur von Kleinstädten und kleinstädtischen Dörfern ein sozialgeografisches Äquivalent zur Metropolenregion sein kann. Zu guter Letzt sollten (c) die Kleinstadtbewohner_innen sich die Gäste ihrer Bühnen selbst aussuchen und die legitimierte Position erlangen, das Programm – wie in der Handlungsstrategie 2050 aufgeschrieben – mitzugestalten.

Theater, Tanz, Musik, Skizzen- und Dok-Film-Festivals sind öffentliche (Klein-)Kunst-Formate, die in den Dörfern und Kleinstädten der Lausitz schon zum (dezentralen) Erfahrungsbestand gehören. Die Lausitz wäre dann als eine agile, auf Vernetzung setzende Struktureinheit zu verstehen. Die Thematisierung zentraler Zukunftsfragen von dezentraler Versorgung, kulturellen Verflechtungsräumen der Vertreibung und Migration hin zu konfliktüberschreitenden sozial-ökologischen Infrastrukturen muss weiter ermutigt und angeregt werden. Wissenschaftliche Erprobungsräume können dann wirkungsvoll gesellschaftliche Raumstruktur auf dem Weg in eine Postwachstumsgesellschaft begleiten und – so die Vision – eine nachhaltige Transformation beschreiben.

Literatur

Anders, Kenneth (2015): Innen und außen. Über raumgebundene Kommunikationen und ihre Folgen. In: IBA Thüringen (Hg.), IBA Forum Stadtland. Weimar, 1.–2.10.2015, 33–39.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2018): Urbane Kleinstädte. Bonn.

Beetz, Stephan (2016): Die kleine Stadt in der großen Moderne – small, slow oder smart? In: Stefan Busse/Kornelia Beer (Hg.), Modernes Leben – Leben in der Moderne. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 49–63.

Berger, Wolfram/Lademann, Sascha/Schnellenbach, Jan/Weidner, Silke/Zundel, Stefan (2019): Standortpotenziale Lausitz. Studie im Auftrag der Zukunftswerkstatt Lausitz. Cottbus.

21 Vgl. auch das Positionspapier der Kommunalen Gleichstellungsbeauftragten der Lausitz 2021.

Blumer, Herbert (1981): Der methodologische Standort des symbolischen Interaktionismus. In: Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (Hg.), Alltagswissen, Interaktion und gesellschaftliche Wirklichkeit. Opladen: Westdeutscher Verlag (WV-Studium 54/55), 80–146.

Bose, Sophie/Dörre, Klaus/Köster, Jakob/Lütten, John/Dörre, Nelson/Szauer, Armin (FSU Jena) (2019): Braunkohleausstieg im Lausitzer Revier. Sichtweisen von Beschäftigten. In: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hg.), Nach der Kohle. Alternativen für einen Strukturwandel in der Lausitz, 89–112. https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/Studien_4-19_Nach_der_Kohle.pdf (letzter Zugriff am 11.6.2022).

Braun, Volker (1975 [1962/65]): Die Kipper. Schauspiel. Berlin: Henschelverlag.

Bruyn, Gerd de/Betz, Oliver/Drack, Manfred/Limpinsel, Mirco/Nebelsick, James H. (2019): Funktionalistische, organische und bionische Architektur. In: Jan Knippers/Ulrich Schmid/Thomas Speck (Hg.), Bionisch bauen. Von der Natur lernen. Berlin: De Gruyter, 172–179.

Bude, Heinz (2017): Das Theater als Ort öffentlicher Soziologie. In: Brigitte Aulenbacher/Michael Burawoy/Klaus Dörre/Johanna Sittel (Hg.), Öffentliche Soziologie. Wissenschaft im Dialog mit der Gesellschaft. Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, 370–375.

Bude, Heinz/Dellwing, Michael/Blumer, Herbert (Hg.) (2013): Symbolischer Interaktionismus. Aufsätze zu einer Wissenschaft der Interpretation. Berlin: Suhrkamp (Taschenbuch Wissenschaft 2069).

Bude, Heinz/Medicus, Thomas/Willisch, Andreas (Hg.) (2011): ÜberLeben im Umbruch. Am Beispiel Wittenberge: Ansichten einer fragmentierten Gesellschaft. Hamburg: Hamburger Edition.

Dörre, Klaus (2019): Sozial-ökologische Transformationskonflikte in der Lausitz. Die Re-Figuration der Räume. Transformation, Konflikt und die Zukunft moderner Gesellschaften. Forum: Felder der Transformation. Kolleg Postwachstumsgesellschaften/DGS/Friedrich-Schiller-Universität Jena, 25.9.2019.

Dowe, Dieter/Kuba, Karlheinz/Wilke, Manfred (Hg.) (2005): FDGB-Lexikon. Funktion, Struktur, Kader und Entwicklung einer Massenorganisation der SED (1945–1990). Berlin: Forschungsverbund SED-Staat (Arbeitspapiere 36). http://library.fes.de/FDGB-Lexikon/rahmen/lexikon_frame.html (letzter Zugriff am 18.8.2022).

Forschungsverbund »Blockierter Wandel?« (Hg.) (2007): Blockierter Wandel? Denk- und Handlungsräume für eine nachhaltige Regionalentwicklung. München: oekom verlag. https://www.oekom.de/buch/blockierter-wandel-9783865810380 (letzter Zugriff am 26.11.2021).

Förtner, Maximilian/Belina, Bernd/Naumann, Matthias (2019): Stadt, Land, AfD. Zur Produktion des Urbanen und des Ruralen im Prozess der Urbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 7/1–2, 23–44.

Gabler, Julia (2021): Transformativ forschen – transformativ handeln: Gesellschaftliche Erneuerung in der Peripherie. In: Jeremias Herberg,/Johannes Staemmler/ Patrizia Nanz (Hg.), Wissenschaft im Strukturwandel. Die paradoxe Praxis engagierter Transformationsforschung. München: oekom verlag, 267–292.

Gabler, Julia/Kottwitz, Anita/Kollmorgen, Raj (2016): Wer kommt? Wer geht? Wer bleibt? Eine Studie zur Verbesserung der Verbleibchancen qualifizierter Frauen im Landkreis Görlitz. Hg. v. Landratsamt Görlitz. https://media.lk-goerlitz.active-city.net/downloads/planung/Wer_kommt_wer_bleibt_wer_geht.pdf (letzter Zugriff am 6.7.2021).

Gabler, Julia/Nolte, Stefan (2019): Strukturwandel könnte nicht sexier sein. Ein Interview mit Dr. Julia Gabler über die radikalen Veränderungen in der Lausitz, die Bedeutung von lokalen Aneignungsprozesssen und die Chancen transformativen Theatermachens. www.modellfall-weisswasser.de/transformation/strukturwandel-koennte-nicht-sexier-sein.html (letzter Zugriff am 13.1.2022).

Gürtler, Konrad/Herberg, Jeremias (2021): Moral rifts in the coal phase-out – how mayors shape distributive and recognition-based dimensions of a just transition in Lusatia. In: Journal of Environmental Policy & Planning, 1–16.

Hannemann, Christine (2005): Klein- und Landstädte. In: Stephan Beetz/Kai Brauer/Claudia Neu (Hg.), Handwörterbuch zur ländlichen Gesellschaft in Deutschland. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 105–113.

Hannemann, Christine/Kabisch, Sigrun/Weiske, Christine (Hg.) (2002): Neue Länder – neue Sitten? Transformationsprozesse in Städten und Regionen Ostdeutschlands. Berlin: Schelzky & Jeep.

Heer, Sebastian (2021): Strukturwandel im Werkstattmodus. Analysen zum Arbeitsverfahren der brandenburgischen Werkstätten der Wirtschaftsregion Lausitz. IZS Policy Briefs 7. Dresden.

Herberg, Jeremias/Kamlage, Jan-Hendrik/Gabler, Julia/Goerke, Ute/Gürtler, Konrad/Haas, Tobias et al. (2020): Partizipative Governance und nachhaltiger Strukturwandel. Zwischenstand und Handlungsmöglichkeiten in der Lausitz und im Rheinischen Revier. Potsdam: IASS.

Kabisch, Sigrun (2002): Wenn das Kleid der Stadt nicht mehr passt – Strategien im Umgang mit dem Wohnungsleerstand in ostdeutschen Städten. In: Christine Hannemann/Sigrun Kabisch/Christine Weiske (Hg.), Neue Länder – neue Sitten? Transformationsprozesse in Städten und Regionen Ostdeutschlands. Berlin: Schelzky & Jeep, 29–53.

Kil, Wolfgang (2004): Luxus der Leere. Vom schwierigen Rückzug aus der Wachstumswelt: eine Streitschrift. Wuppertal: Müller + Busmann. https://www.hsozkult.de/publicationreview/id/rezbuecher-6327 (letzter Zugriff am 18.8.2022).

Koch, Jurij (2020): Gruben Rand Notizen. Ein Tagebuch. Bautzen: Domowina-Verlag.

Kommunale Gleichstellungsbeauftragte der Lausitz (2021): F wie Kraft: Positionspapier der Kommunalen Gleichstellungsbeauftragten der Lausitz. https://www.fwiekraft.de/images/Projekt/20210607Positionspapier.pdf (letzter Zugriff am 3.6.2022).

Koselleck, Reinhart (1989): Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten. Frankfurt a.M.: Suhrkamp (Taschenbuch Wissenschaft 757).

Kröhnert, Steffen/Klingholz, Reiner (2007): Not am Mann. Von Helden der Arbeit zur neuen Unterschicht? Lebenslagen junger Erwachsener in wirtschaftlichen Abstiegsregionen der neuen Bundesländer. Berlin: Institut für Bevölkerung und Entwicklung.

Kühn, Manfred/Weck, Sabine (2013): Peripherisierung – ein Erklärungsansatz zur Entstehung von Peripherien. In: Heike Liebmann/Matthias Bernt (Hg.), Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit? Deutsche Mittelstädte und ihr Umgang mit Peripherisierungsprozessen. Wiesbaden: Springer VS, 24–46. https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-531-19130-0_2.pdf (letzter Zugriff am 11.6.2022).

Kummel, Olivia (2020): Zwischen Mitgestalten und Alltagsdruck: Herausforderungen zivilgesellschaftlich Engagierter zur (Wieder)belebung einer Kleinstadt in Ostdeutschland. In: Raumforschung und Raumordnung 78/4, 361–376.

Kummel, Olivia (2022): Wie junge Frauen ihre Kleinstadt mitgestalten – die Vielschichtigkeit von freiwilligem Engagement. In: Jan Abt/Lutke Blecken/Stephanie Bock/Julia Diringer/Katrin Fahrenkrug (Hg.), Von Beteiligung zur Koproduktion. Wege der Zusammenarbeit von Kommune und Bürgerschaft für eine zukunftsfähige kommunale Entwicklung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 223–248.

Lenz, Gerhard (1999): Verlusterfahrung Landschaft. Über die Herstellung von Raum und Umwelt im mitteldeutschen Industriegebiet seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts. Frankfurt a.M.: Campus-Verlag.

Liebmann, Heike/Bernt, Matthias (Hg.) (2013): Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit? Deutsche Mittelstädte und ihr Umgang mit Peripherisierungsprozessen. Wiesbaden: Springer VS. https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-531-19130-0_2.pdf (letzter Zugriff am 11.6.2022).

Links, Christoph/Volke, Kristina (Hg.) (2009): Zukunft erfinden. Kreative Projekte in Ostdeutschland. Berlin: Ch. Links Verlag.

Lorenz, Astrid/Träger, Hendrik (2020): Die Landtagswahlen 2019 in der Lausitz. Ausdruck eines neuen Zentrum-Peripherie-Konflikts? In: Aus Politik und Zeitgeschichte 6–7, 23–31.

Lorenz, Robert (2008): »Wir bleiben in Klitten«. Zur Gegenwart in einem ostdeutschen Dorf. Berlin/Münster: LIT-Verlag.

Maschke, Lisa/Mießner, Michael/Naumann, Matthias (2020a): Konzepte. Ansätze einer kritischen Landforschung. In: Lisa Maschke, Michael Mießner/Matthias

Naumann (Hg.), Kritische Landforschung. Konzeptionelle Zugänge, empirische Problemlagen und politische Perspektiven. Bielefeld: transcript Verlag, 23–42.

Maschke, Lisa/Mießner, Michael/Naumann, Matthias (Hg.) (2020b): Kritische Landforschung. Konzeptionelle Zugänge, empirische Problemlagen und politische Perspektiven. Bielefeld: transcript Verlag.

Oswalt, Philipp (Hg.) (2004): Schrumpfende Städte. Band 1: Internationale Untersuchung. Ein Initiativprojekt der Kulturstiftung des Bundes. Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag.

Oswalt, Philipp (Hg.) (2005): Schrumpfende Städte. Band 2: Handlungskonzepte. Ein Initiativprojekt der Kulturstiftung des Bundes. Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag.

Panning, Cord (2018): Kulturelle Identität der Lausitz. Vortrag beim »Forum Lausitz« in Weißwasser am 8.3.2018. unveröff. Manuskript.

Retkowski, Alexandra (2021): Die Lausitz als Modellregion einer nachhaltigen Transformation. In: Soziale Passagen 13, 7–29.

Ringel, Felix (2016): Neue Gegenwärtigkeiten in Hoyerswerda: Zur Anthropologie und Zukunft Ostdeutschlands. In: Sandra Matthäus/Daniel Kubiak (Hg.), Der Osten. Neue sozialwissenschaftliche Perspektiven auf einen komplexen Gegenstand jenseits von Verurteilung und Verklärung. Wiesbaden: Springer VS, 141–167.

Ringel, Felix (2020): Back to the postindustrial future. An ethnography of Germany's fastest-shrinking city. New York: Berghahn Books (EASA series, 33).

Rödder, Andreas (2011): Geschichte der deutschen Wiedervereinigung. München: C. H. Beck.

Staatskanzlei Brandenburg (2020): Das Lausitzprogramm 2038. Prozesspapier zum Aufbau von Entscheidungs- und Begleitstrukturen im Transformationsprozess.

Staatsministerium für Regionalentwicklung (2020): Handlungsprogramm zur Umsetzung des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen des Bundes in den sächsischen Braunkohlerevieren.

Steinführer, Annett/Porsche, Lars/Sondermann, Martin (Hg.) (2021): Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover.

Stückrad, Juliane (2011): »Ich schimpfe nicht, ich sage nur die Wahrheit«. Eine Ethnographie des Unmuts am Beispiel der Bewohner des Elbe-Elster-Kreises/Brandenburg. Kiel: Ludwig.

Wirtschaftsregion Lausitz GmbH (o.J.): Entwicklungsstrategie Lausitz 2050. Cottbus.

Wolle, Stefan (2020): Energie für die Zukunft. Das Kombinat »Schwarze Pumpe« und die sozialistische Wohnstadt Hoyerswerda. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 70/6–7, 8–14. https://www.bpb.de/apuz/304326/schwarze-pumpe-und-die-sozialistische-wohnstadt-hoyerswerda (letzter Zugriff am 13.1.2022).

Zukunftsfähige Kleinstadt durch kollaborative Klimaanpassung?

Die intermediären Governance-Plattformen in Boizenburg/Elbe und der Verbandsgemeinde Liebenwerda

Nicole Mitchell, Beatrice John, Klaus Jacob

Disziplinäre Reflexion

Die sozialwissenschaftliche Klimaforschung hat der Kleinstadt und ihren spezifischen Voraussetzungen und Adaptationsbedürfnissen lange Zeit kaum Aufmerksamkeit geschenkt. Der Artikel liefert nun einen Beitrag zur Debatte um die Governance der Klimaanpassung in kleinen Städten.[1] Es werden Forschungs- und Entwicklungsergebnisse aus dem BMBF-Verbundprojekt GoingVis[2] (»›Mit kühlem Kopf in heiße Zeiten‹: Wie Governance durch integrative Visionen Städte auf ihrem Weg zur Hitzeresilienz unterstützen kann«) präsentiert. Obwohl im Kern einer politikwissenschaftlichen Fragestellung folgend, war das Projekt interdisziplinär ausgerichtet und mit starken transdisziplinären und partizipativen Komponenten ausgestattet: Im Verbund arbeiteten Politik-, Kultur- und Nachhaltigkeitswissenschaftler_innen mit Praktiker_innen aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft zusammen. Das Ziel war es, die Stadtgesellschaft zur kollaborativen Entwicklung von Aktivitäten zur Klimaanpassung zu ermutigen.

Eine interdisziplinäre Perspektive auf die Stadt im Klimawandel ist von hoher Bedeutung, denn Klimarisiken treffen die Stadt als ein komplexes System. Um Voraussetzungen für eine resiliente Stadtentwicklung zu verstehen, braucht es Daten der naturwissenschaftlich-technischen Klimaforschung. Es wird aber auch Wissen benötigt, das oft nur mittelbar mit dem Klima zu tun hat, beispielsweise zum demografischen Wandel, zur Digitalisierung oder zur Sozialstruktur in der (kleinen) Stadt.

---

1 Das Verbundprojekt »›Mit kühlem Kopf in heiße Zeiten‹. Wie Governance durch integrative Visionen Städte auf ihrem Weg zur Hitzeresilienz unterstützen kann« (GoingVis) wird gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Leitinitiative Zukunftsstadt (FKZ: 01LR1703A1). Die Autor_innen bedanken sich bei Dr. Julia Teebken für Feedback und konstruktiven Austausch bei der Arbeit zu diesem Artikel.

2 www.goingvis.de

An vielen Stellen fehlt es im Kontext Kleinstadt und Klimawandel bisher an interdisziplinärem Austausch und interdisziplinär generiertem Wissen. Die im folgenden Beitrag eingenommene politikwissenschaftliche Perspektive auf die Klimaanpassung in der Kleinstadt kann daher nur *ein* Baustein sein für eine interdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung, die weiter an Relevanz gewinnen wird.

1. Einleitung

Klimaprojektionen zeigen für Deutschland eine Zunahme der Jahresdurchschnittstemperaturen um + 3,1°C bis + 4,7°C bis 2100 und intensivere, längere und häufigere Extremwetterereignisse wie Hitzewellen, Dürreperioden, Hochwasser oder Starkregen (Kahlenborn et al. 2021). Der Klimawandel betrifft alle städtischen Handlungsfelder, Sektoren und Akteure (vgl. u.a. Bundesregierung 2008; UBA 2019). Beispielsweise hat der Faktor Hitze unmittelbare Folgen für die menschliche Gesundheit (vgl. u.a. Matthies-Wiesler et al. 2021; Jahn/Krämer/Wörmann 2013). Anpassungspolitik nur auf den städtischen Gesundheitssektor zu konzentrieren, würde aber zu kurz greifen (Klok/Kluck 2018; Claßen et al. 2013). Die oftmals nur als gering eingeschätzten Auswirkungen von Hitze auf das menschliche Wohlbefinden beeinträchtigen auch die Verkehrssicherheit (Wu/Zaitchik/Gohlke 2018), haben Auswirkungen auf den Kulturbetrieb (KlAnG o.J.), die Produktivität im Arbeitsalltag (Bux 2006; Dunne/Stouffer/John 2013; UBA 2019: 30ff.) und die Freizeitgestaltung der Menschen (UBA 2019; Schuster et al. 2017). Dies wirft vielfältige Fragen zur zukunftsfesten Gestaltung der Städte auf, die weit über die Adaptation der Baustruktur hinausgehen und zur Essenz des städtischen Zusammenlebens vordringen.

Studien, die die Aktivitäten von Städten zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung erfassen, kommen immer wieder zu dem Resultat, dass die Stadtgröße einen entscheidenden Einfluss auf die Ausgestaltung der Klimapolitik hat (Hoppe/van der Vegt/Stegmaier 2016; Haupt et al. 2020; Kern 2019; Otto et al. 2021). Insbesondere Groß- und Mittelstädte reagieren auf die vielfältigen Herausforderungen mit Anpassungskonzepten oder -strategien (Otto et al. 2021; Reckien et al. 2018; UBA 2017). Die Konzepte befassen sich detailliert mit den Veränderungen des Klimas und der entsprechenden Betroffenheit der Städte, viele sind in Kooperation von Verwaltung und Universitäten bzw. Planungs-/Architekturbüros entstanden (UBA 2017). Oft haben sie nur wenig Anschluss an das Handeln, die Routinen und Normen der vielfältigen städtischen Akteure, sie richten sich vor allem an administrative Akteure und nehmen eine Planungs- und Managementperspektive ein (Brunnengräber/Dietz 2012).

Die Erforschung des Umgangs kleiner Städte mit Klimafolgen steht noch am Anfang (Schanze et al. 2021; vgl. Projekt LoKlim[3]). Auch wenn es keine systematischen Erhebungen dazu gibt, scheinen formelle Anpassungsstrategien oder -pläne, Aktivitäten in klimabezogenen Städtenetzwerken und Wettbewerben in Kleinstädten weitaus seltener zu sein als in Großstädten (Reckien et al. 2018; Kern 2019; Otto et al. 2021). Dies ist deswegen bemerkenswert, weil in der Gesamtheit der deutschen Kleinstädte nur unwesentlich weniger Menschen leben als in den 79 deutschen Großstädten (Porsche/Steinführer/Sondermann 2019). Darüber hinaus sind Kleinstädte nicht nur Wohnstandorte, sie stellen auch einen großen Anteil des deutschen Wirtschafts- und Arbeitsmarktangebots (Milbert/Porsche 2021). Sie stehen dabei, wie andere Stadttypen auch, vor der Aufgabe, mit den Klimawandelfolgen umzugehen und gleichzeitig stattfindende demografische, wirtschaftliche und technologische Wandlungsprozesse zu bewältigen (Schanze et al. 2021).

Um Kleinstädte langfristig an den Klimawandel anzupassen, sollten Governance-Ansätze entwickelt werden, die den spezifischen Voraussetzungen dieses Stadttypus Rechnung tragen. Wir möchten den im BMBF-Verbundprojekt GoingVis »›Mit kühlem Kopf in heiße Zeiten‹. Wie Governance durch integrative Visionen Städte auf ihrem Weg zur Hitzeresilienz unterstützen kann« entwickelten Ansatz zur Initiierung von Anpassungsaktivitäten vorstellen und diskutieren, ob er Kleinstädten einen Weg in eine klimaresiliente Zukunft weisen kann.

Dazu wird zunächst der Stand der Anpassungsforschung und -politik aufgearbeitet, an den die im Artikel dargelegten Entwicklungen anknüpfen (Kap. 2). Ziele, Struktur und Vorgehen des GoingVis-Verbunds sowie die Praxispartner werden im Kapitel 3 vorgestellt und daran anschließend die intermediären Governance-Plattformen in Boizenburg und in der Verbandsgemeinde Liebenwerda präsentiert (Kap. 4). Im Fazit diskutieren wir die Erfahrungen mit diesen Plattformen in den Kleinstädten sowie deren Möglichkeiten und Grenzen im Kontext der Adaptations- und Stadtforschung (Kap. 5).

2. Stand der Forschung

2.1 Klimawandel als Herausforderung für Stadt(-gesellschaften)

Die Auseinandersetzung mit dem Klima(-wandel) gehört auf kommunaler Ebene zu den freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben. Es ist eines von vielen konkurrierenden Themen in der stadtpolitischen Debatte. Klimarisiken in Städten werden

3 LoKlim steht für »Lokale Kompetenzentwicklung zur Klimawandelanpassung in kleinen und mittleren Kommunen und Landkreisen«; vgl. https://lokale-klimaanpassung.de/uber-das-projekt/.

auf kommunaler Ebene zudem häufig als Gegenstand der Stadtplanung wahrgenommen und angegangen (Mahlkow/Donner 2016). Der Querschnittscharakter der Anpassung an den Klimawandel, die viele Bereiche des städtischen Lebens betrifft, wird oft vernachlässigt.

Zur ganzheitlichen Wahrnehmung von Klimarisiken und dem Umgang mit ihnen gehören das (alltägliche) Handeln, die Praktiken und Routinen von Bürger_innen der Stadt. Gerade im Zuge der Debatte um Eigenvorsorge wird betont, dass »der Anspruch unrealistisch ist, [gegen] alle denkbaren Naturgefahren […] staatlicherseits geschützt sein zu können« (Grothmann 2017: 12). Die Möglichkeiten, individuelle Verhaltensweisen und eigenes Handeln zu verändern, hängen durch ihre Einbettung in soziale Praktiken und Institutionen maßgeblich von Netzwerkeffekten ab (Großmann et al. 2012; Zaidi/Pelling 2015). Das koordinierte Zusammenwirken von Akteuren scheint vielfach eine Voraussetzung für die effektive Umsetzung von Anpassungsaktivitäten zu sein. Ein Beispiel ist die wetterbedingte Anpassung von Öffnungszeiten der Geschäfte oder von Arbeitszeiten (»Siesta«). Solche Maßnahmen bedürfen der Abstimmung zwischen Arbeitnehmer_innen und Arbeitgeber_innen sowie der Koordination mit Kitas, Schulen und anderen lokalen Akteuren (Großmann et al. 2017).

Die Adaptationsforschung hat erst vor Kurzem begonnen, sich mit solchen sozialen Praktiken der Klimaanpassung ausführlicher zu beschäftigen (vgl. u.a. Oppermann et al. 2018; Browne/Jack/Hitchings 2019). Die Hinwendung zur soziologischen Praxistheorie in der Anpassungsforschung eröffnet auch neue Perspektiven auf die Governance der Klimaanpassung, die über Stakeholder-orientierte Partizipationsansätze hinausgehen. Neue Ansätze können, in Ergänzung zu notwendigen baulich-planerischen Maßnahmen, die individuellen und kollektiven Praktiken der Stadtgesellschaft für den Anpassungsprozess fokussieren. Sie werden somit zu einem Ausgangspunkt für einen Stadtentwicklungsprozess, der im Sinne der *community-led adaptation* (Simon/Diprose/Thomas 2020; Westoby et al. 2020) das gemeinsame »Anders-Machen« der Stadt in den Mittelpunkt stellt (Selle 2020).

2.2 Die Besonderheit der Kleinstädte

Weil finanzielle und personelle Ressourcen fehlen, gelangt gerade in kleinen Städten die vorsorgende Klimaanpassung häufig nicht systematisch auf die politische und administrative Agenda (Schüle et al. 2016). Schanze et al. (2021) betonen, dass Auflagen zur Haushaltssicherung finanzschwachen Kommunen kaum Spielräume für die Auseinandersetzung mit dem Thema lassen. Die Aufgaben der Verwaltungsmitarbeiter_innen sind in kleinen Städten vergleichsweise breiter angelegt; zudem können Stellen zunehmend nicht besetzt werden (Milbert/Porsche 2021). Die Annahme, Klimaanpassung ausschließlich durch die Kommunalverwaltung stemmen zu können, kann daher für viele Kleinstädte als unrealistisch gelten.

Anders als Großstädte, denen oft ein umfangreiches Repertoire an akademischer Begleitung bzw. die Zuarbeit von Planungsbüros sowie Wissens- und Erfahrungsaustausche in einer Vielzahl von Städtenetzwerken zur Verfügung stehen, nutzen insbesondere peripher gelegene ostdeutsche Kleinstadtverwaltungen diese Wissenskanäle bisher kaum für die lokale Anpassung an den Klimawandel (Otto et al. 2021). Wichtige klimabezogene Daten wie Baumbestände oder klimatologische Kenntage werden von den kleinen Städten nicht (selbst) erhoben. Auch zeit- und kostenaufwendige Vulnerabilitätsanalysen liegen den meisten Kleinstädten nicht vor (BBSR 2016; Bertelsmann Stiftung 2020).

Allerdings könnten Kleinstädten zugeschriebene Charakteristika vorteilhafte Ausgangsbedingungen für kollaborative Anpassungspraktiken sein: Die in der Literatur referierten engen sozialen Netzwerke und das damit verbundene soziale Kapital (Schiemann/Steinführer 2021), die Identifikation mit dem Wohnort (vgl. u.a. Dettweiler et al. 2020), der hohe Anteil ehrenamtlich Engagierter (vgl. u.a. Kummel 2020; Kummel/Schneider/Schwarzkopf 2020) und kurze Wege zu kommunalpolitischen Entscheidungsprozessen (vgl. u.a. Görmar et al. 2020a) bilden bestenfalls günstige Voraussetzungen, um Maßnahmen jenseits von oder zusätzlich zu unmittelbarem Verwaltungshandeln zu realisieren.

Das Potenzial sozialen Engagements als Ressource zur Sicherstellung der Aufgaben der Daseinsvorsorge gerät zunehmend in den Blick von Kleinstadtforschenden (Kummel 2020). Dehne (2021) verweist in diesem Zusammenhang auf den »community capital framework« (Emery/Flora 2006), der unter den verschiedenen Kapitalformen in Städten das Sozialkapital als wichtig für ein »spiraling up« herausstellt. Die Formen von Gemeinschaft, die Verbindungen und das Zusammenwirken von Menschen seien entscheidend für die langfristigen Entwicklungsprozesse der Städte.

3. Methodik

3.1 Ziele, Struktur und Vorgehen des Verbundprojekts GoingVis

Basierend auf dem Stand der Forschung und insbesondere den (vermuteten) Vorteilen von Kleinstädten zur Entwicklung von angepassten sozialen Praktiken wurde im Forschungszentrum für Nachhaltigkeit (FFN) der Freien Universität (FU) Berlin die Idee entwickelt, gemeinsam mit Kleinstädten Visionsprozesse umzusetzen und zu untersuchen, wie diese zur Resilienz dieser Städte gegenüber Hitzeereignissen beitragen können. Anhand der Kriterien Einwohnerzahl, Lage und Offenheit der Verwaltung für Innovationsprozesse suchte das FFN gemeinsam mit der Kommunikationsagentur »(r)evolutionäre ideen« Kleinstädte als Praxispartner, um im

Rahmen einer sogenannten Definitionsphase das Verbundprojekt gemeinsam zu entwickeln.

Von einer Vielzahl angesprochener Kleinstädte zeigten Boizenburg/Elbe, Fürstenau und die Kleinstädte Bad Liebenwerda und Uebigau-Wahrenbrück Interesse an einer Teilnahme am Projekt. Diese erfolgte in der Definitionsphase ohne finanzielle oder materielle Projektressourcen der Städte und fokussierte die Formierung des Verbunds. Fürstenau musste während der Definitionsphase die Mitarbeit aufgeben, weil die notwendigen Kapazitäten in der Verwaltung nicht bereitgestellt werden konnten. Durch krankheitsbedingte Ausfälle und dringende andere Aufgaben konnte die Mitarbeit der Verwaltung nicht gesichert werden. Auch in Bad Liebenwerda und Uebigau-Wahrenbrück offenbarten sich Schwierigkeiten: Die Verwaltungen sahen sich wegen des laufenden Fusionsprozesses beider Städte in die Verbandsgemeinde Liebenwerda nicht in der Lage, das Projekt im eigenen Bereich durchzuführen. Dort wurde allerdings ein (von der Kommune mitgetragener) gemeinnütziger Verein gefunden, der die Projektarbeit übernahm.

In der Forschungs- und Entwicklungsphase (F&E-Phase) (10/2018–12/2021) arbeiteten die vier verbliebenen Partner im Verbund GoingVis. Ausgehend von den Wünschen der Bürger_innen fokussierte die Entwicklung vor Ort zunächst nicht den geplanten Visionsprozess, sondern stellte die Partner-Kleinstädte als Orte des gemeinsamen Ausprobierens in den Mittelpunkt. In der F&E-Phase standen den Gemeinden aus Projektmitteln finanzierte Koordinator_innen zur Umsetzung des Anpassungsprozesses zur Verfügung.

Die Aktivitäten der Praxispartner wurden als Fallstudien experimentellen Co-designs evaluativ begleitet. Aufgrund der Coronapandemie konnte dies ab Frühjahr 2020 nur noch eingeschränkt durch teilnehmende Beobachtung erfolgen. Qualitative Daten wurden ergänzend im Rahmen von problemzentrierten, teilweise digital geführten Interviews erhoben. Interviewpartner_innen waren in Aktivitäten vor Ort involviert oder verfolgten diese über den Projektverlauf. Erhebungen erfolgten 2019, 2020 und 2021. Nach Beginn der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen hatten diese sowohl evaluierenden als auch die Projektentwicklung fördernden Charakter. Interviewfragen bezogen sich auf Wissensbestände der Bürger_innen zu lokalen Klimafolgen, persönlich wahrgenommenen lokal wichtigen Themen und auf Einschätzungen zur Entwicklung von Anpassungsaktivitäten auch unter Coronabedingungen.

3.2 Die Partner-Kleinstädte

Boizenburg/Elbe ist eine im ländlichen Raum gelegene Kleinstadt im westlichen Mecklenburg-Vorpommern (MV). Die Stadt verzeichnet ein stetiges Bevölkerungswachstum bei derzeit 11.436 Einwohner_innen (Stand Ende 2021, Stadt Boizenburg). Boizenburg war und ist regelmäßig von Hochwasserereignissen und Hitze, Dür-

re und Starkregen betroffen (von Storch/Meinke/Claußen 2018) und wird zukünftig mit vermehrten Extremwetterereignissen rechnen müssen (vgl. Norddeutscher Klimaatlas o.J.; Regionaler Planungsverband Westmecklenburg 2012). Vor Projektbeginn fand in der Boizenburger Politik und Stadtverwaltung keine systematische und strategische Auseinandersetzung mit dem Klimawandel statt. Das Interesse an dem Projekt begründete sich vor allem darin, neue Beteiligungsformen zu erproben und zu etablieren.

Bei den Brandenburger Projektpartnern gestaltete sich die Ausgangslage anders: Die Region Elbe-Elster ist stark betroffen vom Strukturwandel in der Lausitz, dem demografischen Wandel (Bertelsmann Stiftung o.J.) und jährlich wiederkehrenden Extremwetterereignissen (DWD 2019). In diesem Umfeld waren Uebigau-Wahrenbrück und Bad Liebenwerda auf dem Weg zu unter Kleinstädten raren Vorreitern der Klima-Governance[4] (vgl. u.a. Otto et al. 2021). Allerdings waren jegliche Anpassungsaktivitäten bisher projektgetragen und hatten noch nicht zu entsprechenden Strukturen und Strategien in der Verwaltung geführt. Dies trug auch dazu bei, dass nicht die dortige Verwaltung das Projekt übernahm, sondern – wie oben geschildert – ein Verein.

Die unterschiedlichen Motive und Restriktionen unterstreichen einmal mehr die Rahmenbedingungen kleinstädtischer Verwaltung – selbst mit Förderzusagen ist es schwierig, strukturbildende Projekte zu realisieren.

4. Zwei Modelle zur Institutionalisierung von intermediären Governance-Plattformen für Prozesse der Klimaanpassung in Kleinstädten

In den Partnergemeinden wurden Governance-Arrangements entwickelt, um einen lokalen Klimaanpassungsprozess langfristig zu institutionalisieren. Ziel war es, auf kleinstädtische Voraussetzungen zu reagieren und Defizite der großstädtischen Anpassungskonzepte zu adressieren. Klimaanpassung sollte als Querschnittsaufgabe in die Stadtentwicklung integriert werden, Teil des (alltäglichen) Handelns der Bürger_innen werden und als gemeinsame Entwicklung der Stadt von Bürger_innen mitbestimmt und umgesetzt werden.

---

4 In beiden Städten wurden vielfältige Projekte mit Klimaschwerpunkten umgesetzt, u.a. ExWoSt (»Bad Liebenwerda – eine Stadt zum Wohlfühlen im Klimawandel«), Projekt RePro (»Re-Produktionsketten in der Wasser- und Energie-Infrastruktur in schrumpfenden Regionen«), Projekt W³ (»Wachstum, Wohlstand, Widerstand als Dimensionen regionaler Energieflächenpolitik«), Projekt ZiBiKli (»Zielgruppenorientierte Bildungsmodule zur Klimaanpassung«).

In Boizenburg entstand in diesem Rahmen PLATZ-B (Plattform Zukunftsbilder Boizenburg), in der Verbandsgemeinde (VG) Liebenwerda »Leuchtturm LOUISE«. Beide Arrangements haben Plattformcharakter aufgrund ihrer vermittelnden Funktionen, die sie digital (vgl. Krisch/Plank 2021; Kohlschmidt et al. 2021) *und* in örtlicher Präsenz übernehmen (vgl. Ansell/Gash 2018). Die Plattformen bzw. ihre Koordinator_innen verwirklichen die Projekte der Klimaanpassung nicht allein. Ihre Aufgabe besteht vielmehr darin, die Bürger_innen und städtischen Akteure durch Kommunikation, Vernetzung und Unterstützung zu befähigen, die Anpassung an Klimafolgen kollaborativ anzugehen.

a) Handlungsleitende Prinzipien der Governance-Plattformen

Aus der literaturbasierten Defizitanalyse bisheriger Ansätze der Governance der Klimaanpassung wurden mit Projektstart folgende handlungsleitende Prinzipien für die Plattformen festgelegt:

Prinzip der Integration

Die Plattformen erheben Themen und Narrative, die die Bürger_innen der Stadt bewegen, und machen sie zu Ausgangspunkten für Anpassungsaktivitäten. In Boizenburg ermittelten die Verbundpartner in einer Zukunftswerkstatt sogenannte Zukunftsthemen und wichtige Orte – »Identitätsanker«. Zu den Teilnehmenden gehörten Schüler_innen, Vertreter_innen des Seniorenrats, Stadtverordnete, Teilnehmer_innen aus dem Jugendclub sowie zufällig ausgewählte Bürger_innen. Sie diskutierten Themen wie die Belebung des Boizenburger Hafens und die Bedeutung des Elements Wasser für die Stadt, Boizenburg als grüne Stadt, generationenübergreifende Konflikte bzw. den Wunsch nach Zusammenhalt. Daran angegliedert wurden eigene Anpassungsaktivitäten entwickelt. Die Themen blieben über den Projektverlauf für die Aktivitäten der Plattform PLATZ-B relevant, wurden erweitert und priorisiert.

In der VG Liebenwerda sondierten die Koordinator_innen von Leuchtturm LOUISE lokale Themen basierend auf eigenem Wissen, persönlichen Interessen und Erfahrungen vorab. Auf einer Ideen- und Kooperationsbörse wurden diese als mögliche Themen für die Plattformarbeit vorgestellt. Ziel der Ideenbörse war es, Allianzen für die Umsetzung der Aktivitäten zu schmieden. Teilnehmende waren insbesondere an naturbezogenen Themen rund um den Wasserhaushalt der Region und den Zustand des Waldes interessiert. Diese wurden Anknüpfungspunkte für Leuchtturm LOUISE.

Prinzip der Inklusivität

Ziel des Anpassungsprozesses ist es, eine große Bandbreite an unterschiedlichen Perspektiven einzubinden. Handlungsleitend für beide Plattformen ist daher das

Experimentieren mit unterschiedlichen Partizipationsformaten zu den Themenfeldern. Diese dienen der Erhebung lokaler Bedürfnisse und lokalen Wissens und sollen in die Teilhabe von Bürger_innen an eigenständig initiierten Anpassungsaktivitäten münden.

Prinzip der Iteration

Die Plattformen gehen schrittweise lernend vor. Von den Plattformen unterstützte und angeschobene Teilhabeformate und Anpassungsaktivitäten werden auf ihre Resonanz in der Stadtgesellschaft hin geprüft, gegebenenfalls angepasst oder verworfen.

b) Kapazitäten der Governance-Plattformen

Die organisatorisch-institutionellen Komponenten der Plattformen dienen dazu, einen kollaborativen Anpassungsprozess umzusetzen. Dazu gehören die soziotechnischen Komponenten der Plattformen, wie ihre lokale und digitale Präsenz, ihre Koordinator_innen, ihre Netzwerke sowie ihre institutionellen Schnittstellen zur Kommunalverwaltung.

Modell 1: PLATZ-B in Boizenburg/Elbe: Verankerung in der Verwaltung

Die Plattform Zukunftsbilder Boizenburg (PLATZ-B) verfügt über eine Koordinatorin (40 h/Woche), die für den Aufbau der Plattform verantwortlich ist und deren Funktionen gewährleistet. Die Plattform ist institutionell angegliedert an den Fachbereich Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Die Koordinatorin ist über den Dienstweg in die Verwaltungshierarchien und -abläufe eingebunden. Sie kann aber auch dem Querschnittscharakter der Anpassung gerecht werden, indem sie durch Absprachen mit Fachbereichsvorgesetzten die Ziele der Plattform fachbereichsübergreifend in die Verwaltung einbringt. Virtuell ist die Plattform bisher als interaktive Online-Karte »Boizenburg, deine Lieblingsplätze« konzipiert. Bürger_innen können ihr lokales Wissen etwa rund um kühle Orte, Orte mit Anpassungspotenzialen und -bedarfen eintragen und sich online dazu austauschen.

Die Plattform zeichnet sich durch kontinuierlich wachsende Netzwerke der in Anpassungsaktivitäten involvierten und sie tragenden Bürger_innen und städtischen Akteuren aus. Darüber hinaus hat PLATZ-B einen offenen Unterstützerkreis aus lokalen Akteuren, die Aktivitäten materiell und organisatorisch unterstützen. Darunter sind unter anderem die Stadtwerke, das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe MV und die Willkommensinitiative.

Modell 2: Leuchtturm LOUISE in der VG Liebenwerda: zivilgesellschaftlich verwaltete Plattform

Die Plattform Leuchtturm LOUISE wird getragen vom Verein Freundeskreis Technisches Denkmal Brikettfabrik Louise e. V., in dem auch die Ortsteile der

Verbandsgemeinde Liebenwerda Mitglieder sind. Ziel dieser Verankerung ist es, Belange der Klimaanpassung unabhängig von aktuellen politischen und verwaltungstechnischen Konstellationen langfristig bearbeiten zu können.

Zwei Koordinatoren (gesamt: 40 h/Woche) lenken die institutionelle Ausgestaltung der Plattform: der ehemalige Bürgermeister und der ehemalige Klimaschutzmanager der Gemeinde Uebigau-Wahrenbrück. Über sie bestehen enge persönliche und institutionelle Verflechtungen mit der Verwaltung der Verbandsgemeinde und der Ortsteile, trotzdem agiert die Plattform unabhängig von inhaltlichen Vorgaben der Verwaltungen.

Leuchtturm LOUISE zeichnet sich durch ein umfangreiches Netzwerk assoziierter Akteure aus, das auf Kontakten der Koordinatoren aufbaut. Dieses Netzwerk zielt darauf ab, die fokussierten Anpassungsprojekte umzusetzen, wird aber auch genutzt, um die Institutionalisierung und Verstetigung der zivilgesellschaftlichen Plattform selbst voranzutreiben. Mit den Verwaltungen der Städte, dem Landkreis und dem Land Brandenburg wurden regelmäßige Informations- und Austauschformate entwickelt.

c) Funktionen der Governance-Plattformen

Beide Plattformen übernehmen Aufgaben, die sich an die Bürger_innen und die beteiligten Akteure richten, sowie solche, die Verwaltungseinheiten adressieren – immer mit dem Ziel, Verbindungen zu schaffen, die gemeinsame Aktivitäten zur Klimaanpassung ermöglichen. Die wichtigsten Funktionen der Plattformen sind Kommunikation, Vernetzung und Unterstützung auf dem Weg zur Umsetzung.

PLATZ-B in Boizenburg/Elbe

Entgegen zielgruppenspezifischen Ansätzen zur Kommunikation über Klimaanpassung (vgl. u.a. Kahlenborn et al. 2016) folgte aus dem leitenden Prinzip der Inklusivität eine *breit angelegte Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit* für die Boizenburger Plattform. Ziel war es, zu eruieren, welche Interessen und Bedürfnisse vor Ort existieren, um darüber Anpassungsaktivitäten anregen zu können. Dafür griff die Koordinatorin auf vielfältige Formate der Bürger_innenansprache zurück. Eine kontinuierliche Präsenz in der Presse ermöglichte eine breite Öffentlichkeitsarbeit. Die Aktivitäten der Plattform wurden seit 2019 mit rund 48 Artikeln in lokalen und regionalen Medien begleitet (Stand 09/2021).

Anders als in der Boizenburger Stadtverwaltung üblich wurden soziale Medien wie Facebook und Instagram für Umfragen zur lokalen Klimawandelwahrnehmung oder zur Bewerbung sogenannter Mitmachaktionen eingebunden. Zudem nutzte die Koordinatorin aufsuchende Formate wie die Präsenz beim Boizenburger »Tag des Wassers« oder beim Stadtfest, um mit Bürger_innen ins Gespräch zu kommen und PLATZ-B im Ort bekannt zu machen.

Daneben fungiert PLATZ-B als *kommunikative Schnittstelle* zwischen Bürger_innen und Verwaltung. Die Plattform ist Anlaufstelle der Bürger_innen, um sich über klimarelevante Aktivitäten der Verwaltung zu informieren oder sich zur verwaltungskonformen Umsetzung ihrer Anpassungsideen beraten zu lassen. PLATZ-B organisiert Anlässe und Foren zur Diskussion von Umsetzungsmöglichkeiten und -barrieren. Ein Beispiel dafür ist das Experiment »Schatteninsel«: PLATZ-B initiierte einen Schüler_innenwettbewerb zur zukunftsfesten Stadtgestaltung. Dafür sponserte ein lokales Unternehmen ein Preisgeld. Es gewann die Idee, eine Bushaltestelle an einer viel befahrenen und der Sonne exponierten Straße zu begrünen. Ab Herbst 2020 setzten die Gewinner_innen diese Idee dann auch um, wobei die Stadtverwaltung hinsichtlich der technischen Machbarkeit als Beraterin fungierte.

Als kommunikative Schnittstelle sammelt die Plattform aber auch Daten, die (klein-)städtische Verwaltungen normalerweise nicht erheben können, und macht sie der Öffentlichkeit zugänglich: lokales Klimawissen, Ideen, Projekte, Wünsche, Wertschätzungen, Erinnerungen sowie relevante Orte der Bürger_innen, die sie auf einer virtuellen Karte eintragen können. Ein weiteres Format dieser Schnittstellen-Kommunikation sind die sogenannten Erlebnisspaziergänge. Hier kommen Boizenburger_innen im Stadtraum unmittelbar zu verschiedenen Themen miteinander ins Gespräch. PLATZ-B unterstützt diese Spaziergänge organisatorisch; durchgeführt werden sie von am Thema interessierten Personen aus Verwaltung oder Stadtgesellschaft.

Die *Vernetzung der Bürger_innen* mit dem Ziel, gemeinsame Anpassungsaktivitäten anzustoßen, geschieht den handlungsleitenden Prinzipien der Plattformen gemäß integrativ, inklusiv und iterativ. Seit 2016 fanden in Boizenburg regelmäßig größere Veranstaltungen statt, die sich an die Gesamtheit der Bürger_innen richteten und die Zukunft der Stadt unter dem Aspekt des Klimawandels in den Mittelpunkt stellten. Die Zukunftswerkstatt in der Definitionsphase (2017), die Auftaktveranstaltung für PLATZ-B (2019), die GemeinsamSuchTage (2020) – Führungen und Kartierungen zu klimarelevanten Orten in der Stadt – und die Zukunftswochen (2021) waren auf die aktive Teilnahme und Vernetzung der Bürger_innen ausgerichtet. Es wurde versucht, mit einer gemeinsamen Definition lokaler Zukunftsthemen einen anschlussfähigen Einstieg für Klimaanpassung zu schaffen und somit ein großes Dach für vielfältiges Engagement aufzuspannen. Die offenen Veranstaltungen und Workshops trugen dazu bei, neue, kleinere Netzwerke von Bürger_innen zu bilden. Hier fanden sich einander unbekannte Menschen zusammen, konnten sich im Austausch etwa bewusst werden, dass sie gemeinsame Zukunftsvorstellungen zu einem Ort haben, und sich, wenn gewünscht, gemeinsam engagieren.

So konnte eine Gruppe gefördert werden, die sich schon in der Zukunftswerkstatt für einen von Bürger_innen gestalteten Wasserspielplatz zusammengefunden hatte. PLATZ-B griff unterstützend ein, indem für dieses Projekt Fördermittel des

Landkreises akquiriert wurden, um eine Landschafts- und Gartenplanerin zu finanzieren, die die partizipativen Aktivitäten begleitete. Ein weiteres Netzwerk engagierter Personen bildete sich bei den GemeinsamSuchTagen: Die »Stadtparkfreunde« engagieren sich seitdem regelmäßig für die klimagerechte Revitalisierung des Boizenburger Stadtparks.

Vernetzend wird PLATZ-B auch *innerhalb der Verwaltung* tätig. Veranstaltungen wie die GemeinsamSuchTage oder die Zukunftswochen boten Anlässe für Kooperationen zwischen Stadtmarketing, Tourismusbeauftragtem und anderen Verwaltungseinheiten. Diese Gelegenheiten wurden genutzt, um eigene Anliegen mit dem Thema Klimawandel zu verbinden und zum Beispiel Expeditionen im Rahmen der PLATZ-B-Veranstaltungen anzubieten.

Durch die Plattform PLATZ-B haben Bürger_innen und städtische Akteure seit März 2019 insgesamt 13 Klimaanpassungsprojekte in Boizenburg umgesetzt. Aufgrund einer nur geringen finanziellen Ausstattung der Plattform entwickelte die Koordinatorin vielfältige nicht-monetäre Instrumente und Verfahren, um Klimathemen in der Verwaltung zu verankern und die kollaborativen Aktivitäten zu unterstützen. Dazu gehören eine Klimawirkungsprüfung für Beschlussvorlagen und andere genehmigungspflichtige kommunale Vorhaben, die Akquise von Spenden und Fördermitteln sowie die Ergänzung lokaler, zum Teil erfahrungsbasierter Wissensbestände durch Assoziation klimawissenschaftlicher Projekte der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde oder des Climate Service Center Germany in Hamburg.

Leuchtturm LOUISE in der Verbandsgemeinde Liebenwerda

Auch in der VG Liebenwerda zeigte die lokale Presse ein großes Interesse an den Aktivitäten der Plattform Leuchtturm LOUISE; entsprechende Publikationen konnten in der *Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit* intensiv genutzt werden.[5]

Darüber hinaus verstehen die Koordinatoren Öffentlichkeitsarbeit für die Plattform als aufsuchende Kommunikationsarbeit, die vielfach zu persönlichen, informellen Anlässen geschieht. Auch der Video-Podcast »Gartenzaungespräche« zielte darauf ab, trotz Corona-Beschränkungen nah bei den Menschen vor Ort zu bleiben. Der eigene YouTube-Kanal mit Vor-Ort-Gesprächen zu Klimawandel und -folgen allerdings wurde thematisch recht breit bespielt und hatte letztendlich nicht die gewünschte Reichweite.

Die *Schnittstellen-Kommunikation* ist bei Leuchtturm LOUISE etwas anders angelegt als bei PLATZ-B. Sie umfasst persönliche Kommunikations- und Repräsentationstermine mit Vertreter_innen von Landes- und Kommunalverwaltungen und weiteren potenziell unterstützenden Akteuren. Ziel ist es, eine Lobby aufzubauen,

---

5 Von Januar 2020 bis September 2021 erschienen 13 Presseartikel zum Projekt Leuchtturm LOUISE.

um die zivilgesellschaftlich getragene Plattform und damit zusammenhängende Projekte zu verstetigen. Somit steht hier die Sammlung und der Austausch von lokalem, von Bürger_innen erhobenem Wissen für die Verwaltungsarbeit oder das Einbringen des Themas »Klima« als Querschnittsthema in die Verwaltung weniger im Vordergrund.

Eine Besonderheit der Kommunikationsarbeit liegt bei Leuchtturm LOUISE in der Sammlung, Archivierung und (Wieder-)Bereitstellung von Wissensbeständen, die im Rahmen von Forschungsprojekten vor Ort generiert wurden und den Ruf der Region als Vorreiter in der Klimathematik begründen. Aufgrund mangelnder Ressourcen sind diese Wissensbestände von den Stadtverwaltungen teilweise kaum genutzt worden. Nun wurden sie für die Plattformarbeit wieder aufgegriffen und den Bürger_innen zugänglich gemacht. So wurden Maßnahmen aus dem 2012 erstellten Anpassungskonzept eines ExWoSt-Vorhabens[6] im Rahmen eines Visionsworkshops mit Bürger_innen diskutiert.

Die vermittelnde, intermediäre *Vernetzungsarbeit* der Plattformen stützt sich bei Leuchtturm LOUISE vielfach auf persönliche Netzwerke, die die Koordinatoren während ihrer Tätigkeiten als Bürgermeister und Klimaschutzmanager aufgebaut haben. Diese gründen sich oftmals auf Bekanntschaften von Bürger_innen vor Ort, die an der unmittelbaren Umsetzung eines Projekts interessiert sind. Ein Beispiel hierfür ist das »Aktionsnetzwerk klimaangepasste Bewässerung«, das im Zuge einer Ideenbörse entstand, in der Bürger_innen anregten, sich in den eigenen Gärten zum Austausch über Bewässerungsmethoden zu treffen. Die Teilnehmer_innen kommen nun regelmäßig zusammen und überlegen individuell am Raum orientiert, welche Techniken, Bepflanzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sich für den jeweiligen Garten eignen. Seit Initiierung des Netzwerks treten Bürger_innen an den Koordinator mit der Intention heran, eigene Treffen durchzuführen. Das Interesse ist jedoch abhängig von den Witterungsbedingungen und war im regnerischen Sommer 2021 weniger ausgeprägt als im Jahr zuvor.

Die Koordinatoren intensivieren ihre Vernetzungsaktivitäten schrittweise durch die Kooperation mit Multiplikator_innen. Sie nehmen an strategisch relevanten Veranstaltungen und Konferenzen auf regionaler und Landesebene teil. Ein gutes Beispiel hierfür ist das Projekt der langfristigen Klimaanpassung des Flusses Schwarze Elster. Dieser ist immer wieder von extremen Hoch- und Niedrigwassern betroffen, die auf die historische Begradigung und Eindeichung im Zuge des Braunkohletagebaus zurückzuführen sind und durch die Klimaveränderungen verstärkt werden. Seit Jahren generierte das Thema Renaturierung Aufmerksamkeit, ohne dass Aktivitäten gefolgt wären. Leuchtturm LOUISE bietet nun einen Ort, sich aus der Zivilgesellschaft heraus des Themas anzunehmen. Hier geht es weniger darum, Bürger_innen zu unmittelbaren Anpassungspraktiken zu aktivieren. Die

6 Siehe Fußnote 4.

Plattformarbeit zielt vielmehr darauf ab, das Engagement von umsetzungsberechtigten – und befähigten – politisch-administrativen Akteuren zu forcieren. Ende November 2020 startete Leuchtturm LOUISE den Aufruf »Unser Heimatfluss braucht unsere Hilfe«. Gemeinsam mit Ehrenamtlichen nahmen die Koordinatoren an politischen Veranstaltungen teil und etablierten regelmäßige Gesprächsrunden mit Vertreter_innen verschiedener relevanter Sektoren. Dies zielte darauf ab, politisch-administrative Akteure zu überzeugen, öffentliche Gelder für das Vorhaben bereitzustellen sowie Aufmerksamkeit und persönliches Engagement über die kommunalen Einflussmöglichkeiten hinaus zu fördern. So organisierte Leuchtturm LOUISE eine Crowdfunding-Aktion zur Finanzierung von hydraulischen und hydrologischen Gutachten, die eruieren sollen, wie Teilabschnitte des Flusses klimaangepasst verändert werden können.

Seit Januar 2020 wurden im Rahmen der Plattform Leuchtturm LOUISE Anpassungsaktivitäten *angeregt, unterstützt und gemeinsam mit Bürger_innen umgesetzt*. Widmete man sich anfangs vieler Themen, engten sich in den folgenden Monaten die Aktivitäten auf drei Projekte ein, für die sich zivilgesellschaftliches Engagement zeigte und die die Koordinatoren seither verstärkt verfolgen: die Projekte Renaturierung Schwarze Elster, Aktionsnetzwerk klimaangepasste Bewässerung und die Begrünung eines Schulhofs durch die Schüler_innen.

5. Fazit: Herausforderungen und Chancen von Governance-Plattformen

Um Kleinstädte langfristig an den Klimawandel anzupassen, können vor dem Hintergrund ihrer knappen administrativen Kapazitäten und spezifischen Problemlagen einerseits und den oftmals dichten sozialen Netzwerken andererseits Governance-Ansätze entwickelt werden, die den spezifischen Voraussetzungen dieses Stadttypus Rechnung tragen. Das BMBF-Verbundprojekt GoingVis »›Mit kühlem Kopf in heiße Zeiten‹. Wie Governance durch integrative Visionen Städte auf ihrem Weg zur Hitzeresilienz unterstützen kann« hat hierzu intermediäre Governance-Plattformen zur kollaborativen Klimaanpassung entwickelt und mit den Partner-Kleinstädten getestet.

Die Erfahrungen aus dem Plattform-Ansatz zeigen, dass Anpassung an den Klimawandel nicht allein eine extern initiierte oder begleitete, oft kostenintensive Planungsaufgabe ist. Die Abhängigkeit von externer Projektförderung verringert sich, wenn diese durch Strukturen ergänzt wird, die bürgerschaftliche Netzwerke schaffen und zusammenhalten und lokal entwickelte Projekte tragen können. Gelebte, emanzipatorische Anpassung an den Klimawandel heißt, organisierte städtische Akteure und einzelne Bürger_innen in den Anpassungsprozess einzu-

beziehen, sie zu sensibilisieren und zu aktivieren, um an der eigenen Lebenswelt orientierte Anpassungsaktivitäten gemeinschaftlich umzusetzen.

Aus den Erfahrungen mit der Entwicklung und Umsetzung der beiden Governance-Plattformen lassen sich folgende Erkenntnisse und Schlussfolgerungen ableiten:

(1) Mit dem Plattform-Ansatz wird die Anpassung an den Klimawandel nicht als top-down initiiertes weiteres Konzept für die Stadtentwicklung aufgegriffen; vielmehr wird der Blick auf Formen, Wirkungen und Ziele von bürgerschaftlichem und zivilgesellschaftlichem Engagement gelenkt. Damit schließt dieser Ansatz an Analysen von Autor_innen an, die dieses Engagement als eine wichtige Unterstützung für die Daseinsvorsorge kleinerer Kommunen sehen, es aber zumeist als ein Potpourri ganz verschiedener, untereinander unverbundener Aktivitäten betrachten (vgl. Kummel 2020; Kummel/Schneider/Schwarzkopf 2020; Görmar et al. 2020a). Die vorgestellten Plattformen gehen einen Schritt weiter: Sie setzen das Engagement thematisch unter das Vorzeichen einer gemeinsamen Zukunftsaufgabe – der Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Stadt bzw. der Region gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels. Was den Praxispartnern zunächst als Nischenthema erschien, erwies sich als mögliches »Dach« für Engagierte und Engagementwillige in den Städten.

(2) Die vorgestellten kollaborativ entwickelten und umgesetzten Aktivitäten der Bürger_innen in den Praxisgemeinden geben konkrete Hinweise darauf, welche Vor- und Nachteile ein solcher Zugang Kleinstädten bietet. Die Bürger_innen nahmen lokale Themen, Narrative und Wissensbestände zum Ausgangspunkt für eine intensive Beteiligung an der Stadtentwicklung. Eventorientierte Formate wie die GemeinsamSuchTage in Boizenburg/Elbe, die an lokalen Erfahrungen mit Klimaveränderungen anknüpfen, motivierten die Bürger_innen zu gemeinsamem Handeln.

    Verschiedene Autor_innen verweisen darauf, dass bei Themen wie der Klimaanpassung eine ausschließlich von aktuellen Bürger_inneninteressen geleitete Politik nicht immer zielführend sei (vgl. u.a. Mattijssen et al. 2018; Few/Brown/Tompkins 2007). Dies zeigte sich auch in den Partnerstädten. So geriet der Aspekt der Anpassung an klimatische Veränderungen teilweise in den Hintergrund zugunsten von Umweltschutzthemen oder wurde auf Naturschutzaspekte verengt. Es mussten Abstriche in Bezug auf die ursprünglich intendierten Anpassungsziele der Plattformen gemacht werden. Klimawandelfolgen wie Hitzewellen wirkten bei beiden Plattformen noch kaum aktivierend. Die Veränderung von Alltagspraktiken, die eine Hitzeadaptation begünstigen, motivierten Bürger_innen weniger als das Ziel, sichtbare (bauliche) Veränderungen im Stadtgebiet und der Region zu erreichen. Insbesondere die Klimaanpassung

über grüne und blaue Infrastrukturen[7] stand im Mittelpunkt der kollaborativen Aktivitäten der Bürger_innen.

(3) Im Rahmen beider Plattformen streben Bürger_innen die eigenständige Umsetzung von größeren Projekten im Stadt- und Regionalraum an. In der VG Liebenwerda ist dies zum Beispiel die Renaturierung der Schwarzen Elster, in Boizenburg/Elbe die Entwicklung eines Wasserspielplatzes. Auf Infrastrukturmaßnahmen fokussierte zivilgesellschaftliche Anpassungsexperimente laufen leicht Gefahr, in Konflikt mit Planungsbehörden zu geraten und an planerisch-rechtlichen Anforderungen zu scheitern. Auf diese Herausforderungen reagierend greifen die in den Partnerstädten entwickelten Plattformen auch hier einige der in der Kleinstadtliteratur diskutierten Governance-Ansätze auf (vgl. Görmar et al. 2020b). Sie verknüpfen nicht nur die verschiedenen Sphären der Zivilgesellschaft mit Verwaltung und Wirtschaftsakteuren vor Ort, sondern forcieren auch die vertikale Kooperation von Akteuren auf Ebene der Region, des Landkreises und des Bundeslandes. Die Erfahrung von Leuchtturm LOUISE zeigt, dass ein erweitertes Verständnis von Kollaboration eine bedeutende Komponente der Klima-Governance im kleinstädtischen Kontext sein kann.

(4) Die durch die Plattformen angeregten individuellen und kollektiven Anpassungspraktiken von Bürger_innen sollten nicht missverstanden werden als Möglichkeit für staatliche Akteure, sich aus Gemeinschaftsaufgaben zurückzuziehen – insbesondere vor dem Hintergrund geringer finanzieller und personeller Kapazitäten der kleinstädtischen Verwaltungen. Vielmehr liefern die vorgestellten Plattformen einen Beitrag zu einer sich allgemein verstärkenden Debatte über (kollektive) Eigenvorsorge in der Klimaanpassung (vgl. u.a. Bundesregierung 2008; Grothmann 2017), die eine eigenständige Relevanz für kleine Städte entfaltet. In diesem Zusammenhang soll auf die besondere Eigentümerstruktur in Kleinstädten aufmerksam gemacht werden – vielfach haben diese einen höheren Anteil an Privateigentümer_innen (vgl. u.a. Dettweiler et al. 2020; aber auch Milbert/Porsche 2021). Dies kann als ein weiteres Argument dafür gelten, gerade in Kleinstädten die Handlungsmöglichkeiten von Bürger_innen im Rahmen solcher Plattformen aufzudecken.

(5) Bei allen Chancen, die dieser Governance-Ansatz kleinen Städten bietet, ist er doch voraussetzungsvoll. Initiierung, Koordination und Begleitung der Plattformen und ihrer Aktivitäten sind ressourcenintensive Prozesse, die managende und unterstützende Koordinator_innen benötigen. Letztere zu finden und

---

7 Urbanes Grün und Gewässer gelten als grüne und blaue Infrastrukturen, da sie aufgrund ihrer Ökosystemleistung gesellschaftliche Versorgungsfunktionen übernehmen. Sie sind von hoher Relevanz für die klimagerechte Stadtentwicklung, beispielsweise können sie bei Starkregen oder Hochwasser als Puffer oder bei Hitze der Abkühlung/Verschattung dienen (Trapp/Winker 2020).

zu finanzieren, stellt vermutlich viele Kleinstädte vor ähnliche Herausforderungen wie die Entwicklung konventioneller Anpassungsstrategien. Neue Möglichkeitsräume eröffnen sich Kleinstädten gegebenenfalls mit der Förderung sogenannter Anpassungsmanager_innen, deren lokale Handlungsspielräume jedoch für die Autor_innen noch nicht zu ermessen sind. Auch in den GoingVis-Praxiskommunen bleibt offen, ob das Engagement von Bürger_innen langfristig erhalten bleiben kann und die Plattformen in ihren jeweiligen hoch dynamischen Kontexten verstetigt werden können.

Literatur

Ansell, Chris/Gash, Alison (2018): Collaborative Platforms as a Governance Strategy. In: Journal of Public Administration Research and Theory 28/1, 16–32.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2016): Querauswertung zentraler Verbundvorhaben des Bundes zur Anpassung an den Klimawandel mit Fokus Stadt- und Regionalentwicklung. Bonn. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2016/bbsr-online-04-2016-neu-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (letzter Zugriff am 27.3.2021).

Bertelsmann Stiftung (o.J.): Wegweiser Kommune. Brandenburg. Bad Liebenwerda. https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/bad-liebenwerda (letzter Zugriff am 5.10.2021).

Bertelsmann Stiftung (2020): Monitor Nachhaltige Kommune. Bericht 2020. Schwerpunktthema Klima und Energie. Gütersloh. https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/579558/4/MNK_Bericht_2020.pdf (letzter Zugriff am 30.3.2021).

Browne, Alison L./Jack, Tullia/Hitchings, Russell (2019): »Already existing« sustainability experiments: Lessons on water demand, cleanliness practices and climate adaptation from the UK camping music festival. In: Geoforum 103, 16–25.

Brunnengräber, Achim/Dietz, Kristina (2012): Fünf Thesen für eine transformative Anpassungspolitik. In: Ökologisches Wirtschaften 27/3, 15–17.

Bundesregierung, Die (2008): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel. https://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/das_gesamt_bf.pdf (letzter Zugriff am 5.10.2021)

Bux, K. (2006): Klima am Arbeitsplatz. Stand arbeitswissenschaftlicher Erkenntnisse – Bedarfsanalyse für weitere Forschungen. Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Gd45.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff am 20.1.2022).

Claßen, Thomas/Heiler, Angela/Brei, Björn/Hornberg, Claudia (2013): Gesundheitsrisiko Klimawandel: eine lösbare Aufgabe für Regionen und Kommunen?! In: Heiko J. Jahn/Alexander Krämer/Tanja Wörmann (Hg.), Klimawandel und Ge-

sundheit. Internationale, nationale und regionale Herausforderungen und Antworten. Berlin/Heidelberg: Springer (Springer-Lehrbuch), 259–278.

Dehne, Peter (2021): Zwischen Government und Governance – Perspektiven der Forschung auf Politik und Stadtplanung in Kleinstädten. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 102–122.

Dettweiler, Martina/Spatz, Lena/Diepes, Christoph/Linke, Hans Joachim (2020): Gemeinsam aktiv den Ort gestalten. Aktivierung durch Beteiligung und Gemeinschaftssinn. In: Uwe Altrock/Detlef Kurth/Ronald Kunze/Holger Schmidt/Gisela Schmitt (Hg.), Stadterneuerung in Klein- und Mittelstädten. Jahrbuch Stadterneuerung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 259–282.

Dunne, John P./Stouffer, Ronald J./John, Jasmin G. (2013): Reductions in labour capacity from heat stress under climate warming. In: Nature Climate Change 3/6, 563–566.

DWD – Deutscher Wetterdienst (2019): Klimareport Brandenburg. Fakten bis zur Gegenwart – Erwartungen für die Zukunft. https://www.dwd.de/DE/leistungen/klimareport_bb/klimareport_bb_2019_download.pdf;jsessionid=51D7F4EF46A6A47A220C60A308C0CA30.live21072?__blob=publicationFile&v=5 (letzter Zugriff am 5.10.2021).

Emery, Mary/Flora, Cornelia (2006): Spiraling-Up: Mapping Community Transformation with Community Capitals Framework. In: Community Development 37/1, 19–35.

Few, Roger/Brown, Katrina/Tompkins, Emma L. (2007): Public participation and climate change adaptation: avoiding the illusion of inclusion. In: Climate Policy 7/1, 46–59.

Görmar, Franziska/Höcke, Christian/Graffenberger, Martin/Haunstein, Stefan (2020a): Zwischen Wunsch und Wirklichkeit lokaler Demokratie. Kooperation und Partizipation in Klein- und Mittelstädten im Kontext von Peripherisierung. In: vhw FWS 5, 259–263. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2020/5_2020/FWS_5_20_Goermar_et_al.pdf (letzter Zugriff am 3.3.2021).

Görmar, Franziska/Graffenberger, Martin/Haunstein, Stefan/Lang, Thilo (2020b): Lokale Demokratie in Klein- und Mittelstädten unter den Bedingungen von Peripherisierung. Abschlussbericht. vwh-Schriftenreihe 18. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/vhw-schriftenreihe-tagungsband/PDFs/vhw_Schriftenreihe_Nr._18.pdf (letzter Zugriff am 5.10.2021).

Großmann, Katrin/Franck, Ulrich/Krüger, Michael/Schlink, Uwe/Schwarz, Nina/Stark, Kerstin (2012): Soziale Dimensionen von Hitzebelastung in Großstädten. In: disP – The Planning Review 48/4, 56–68.

Großmann, Katrin/Franck, Ulrich/Heyde, Melanie/Schlink, Uwe/Schwarz, Nina/Stark, Kerstin (2017): Sozial-räumliche Aspekte der Anpassung an Hitze in Städ-

ten. In: Andreas Marx (Hg.), Klimaanpassung in Forschung und Politik. Wiesbaden: Springer Spektrum, 199–215.

Grothmann, Torsten (2017): Was motiviert zur Eigenvorsorge? Motivationseffekte von Beteiligungsprozessen in der Klimawandelanpassung. UBA. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/2017-08-31_climate-change_20-2017_motivation-eigenvorsorge.pdf (letzter Zugriff am 5.10.2021).

Haupt, Wolfgang/Chelleri, Lorenzo/van Herk, Sebastian/Zevenbergen, Chris (2020): City-to-city learning within climate city networks: definition, significance, and challenges from a global perspective. In: International Journal of Urban Sustainable Development 12/2, 143–159.

Hoppe, Thomas/van der Vegt, Arjen/Stegmaier, Peter (2016): Presenting a Framework to Analyze Local Climate Policy and Action in Small and Medium-Sized Cities. In: Sustainability 8/9, 847.

Jahn, Heiko J./Krämer, Alexander/Wörmann, Tanja (Hg.) (2013): Klimawandel und Gesundheit. Internationale, nationale und regionale Herausforderungen und Antworten. Berlin/Heidelberg: Springer (Springer-Lehrbuch).

Kahlenborn, Walter/Kind, Christian/Becker, Romy/Grothmann, Thorsten (2016): Ansätze und Erfolgsbedingungen in der Kommunikation zum Umgang mit Extremereignissen. Climate Change 25/2016. UBA. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_25_2016_ansaetze_und_erfolgsbedingungen_in_der_kommunikation.pdf (letzter Zugriff am 22.12.2021).

Kahlenborn, Walter/Porst, Luise/Voß, Maike/Fritsch, Uta/Renner, Kathrin/Zebisch, Marc/Wolf, Mareike/Schönthaler, Konstanze/Schauser, Inke (2021): Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland. Kurzfassung. Climate Change 26/2021. UBA. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021-06-10_cc_26-2021_kwra2021_kurzfassung.pdf (letzter Zugriff am 4.10.2021).

Kern, Kristine (2019): Cities as leaders in EU multilevel climate governance: embedded upscaling of local experiments in Europe. In: Environmental Politics 28/1, 125–145.

KlAnG (o.J.): Klimaanpassung von Großveranstaltungen. https://klimaangepasst.de/ (letzter Zugriff am 20.1.2022).

Klok, Lisette/Kluck, Jeroen (2018): Reasons to adapt to urban heat (in the Netherlands). In: Urban Climate 23, 342–351.

Kohlschmidt, Sven/Naue, Sophie/Wildhack, Anna/Böcker, Nina/Wiesemann, Lars (2021): Digitalisierung und Bürgerbeteiligung. Was kommunale Ideenplattformen in der Stadtentwicklung erfolgreich macht. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2021/5_2021/FWS_5_2021_Kohlschmidt_et_al.pdf (letzter Zugriff am 7.1.2022).

Krisch, Astrid/Plank, Leonhard (2021): Plattform-Munizipalismus für digitale Infrastrukturen des Alltagslebens. In: Raphaela Kogler/Alexander Hamedinger (Hg.), Interdisziplinäre Stadtforschung. Themen und Perspektiven. Bielefeld: transcript Verlag, 357–378.

Kummel, Olivia (2020): Zwischen Mitgestalten und Alltagsdruck: Herausforderungen zivilgesellschaftlich Engagierter zur (Wieder)belebung einer Kleinstadt in Ostdeutschland. In: Raumforschung und Raumordnung/Spatial Research and Planning 78/4, 361–376.

Kummel, Olivia/Schneider, Gregor/Schwarzkopf, Frank (2020): Daseinsvorsorge durch Ehrenamt. Ermöglichende Rahmenbedingungen auf lokaler und übergeordneter Ebene herstellen. In: Jan Abt/Lutke Blecken/Stephanie Bock/Julia Diringer/Katrin Fahrenkrug (Hg.), Kommunen innovativ – Lösungen für Städte und Regionen im demografischen Wandel. Ergebnisse der BMBF-Fördermaßnahme. Berlin, 194–199. https://kommunen-innovativ.de/sites/default/files/11b_kummel_bedingungen.pdfh (letzter Zugriff am 27.3.2021).

Mahlkow, Nicole/Donner, Julie (2016): From Planning to Implementation? The Role of Climate Change Adaptation Plans to Tackle Heat Stress. A Case Study of Berlin, Germany. In: Journal of Planning Education and Research 37/4, 1–12.

Matthies-Wiesler, F. et al. (2021): The Lancet Countdown on Health and Climate Change. Policy Brief für Deutschland. https://www.klimawandel-gesundheit.de/wp-content/uploads/2021/10/20211020_Lancet-Countdown-Policy-Germany-2021_Document_v2.pdf (letzter Zugriff am 19.1.2022).

Mattijssen, Thomas/Buijs, Arjen/Elands, Birgit/Arts, Bas (2018): The »green« and »self« in green self-governance – a study of 264 green space initiatives by citizens. In: Journal of Environmental Policy & Planning 20/1, 96–113.

Milbert, Antonia/Porsche, Lars (2021): Kleinstädte in Deutschland. Die wichtigsten Fakten. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.). Bonn. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/kleinstaedte-in-deutschland-dl.pdf;jsessionid=3C6E49AF6FF391C6C51FA457D5DB2A31.live11293?__blob=publicationFile&v=1 (letzter Zugriff am 20.1.2022).

Norddeutscher Klimaatlas (o.J.): Stand 08/2017. www.norddeutscher-klimaatlas.de/klimaatlas/2071-2100/jahr/durchschnittliche-temperatur/mecklenburg-vorpommern/mittlereanderung.html (letzter Zugriff am 5.10.2021).

Oppermann, Elspeth/Strengers, Yolande/Maller, Cecily J./Rickards, Lauren/Brearley, Matt (2018): Beyond Threshold Approaches to Extreme Heat: Repositioning Adaptation as Everyday Practice. In: Weather, Climate, and Society 10/4, 885–898.

Otto, Antje/Kern, Kristine/Haupt, Wolfgang/Eckersley, Peter/Thieken, Annegret H. (2021): Ranking local climate policy: assessing the mitigation and adaptation activities of 104 German cities. In: Climatic Change 167/1–2, 1–23.

Porsche, Lars/Steinführer, Annett/Sondermann, Martin (Hg.) (2019): Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen. Arbeitsberichte der ARL 28. Hannover. https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_028/ab_028_gesamt.pdf (letzter Zugriff am 8.2.2021).

Reckien, Diana/Salvia, Monica/Heidrich, Oliver/Church, Jon M./Pietrapertosa, Filomena/Gregorio-Hurtado, Sonia de et al. (2018): How are cities planning to respond to climate change? Assessment of local climate plans from 885 cities in the EU-28. In: Journal of Cleaner Production 191, 207–219.

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2012): Klimawandel. Regionalplanerische Anpassungsstrategien. https://www.region-westmecklenburg.de/PDF/Regionalplanung_in_Westmecklenburg_Klimawandel_2012_.PDF?ObjSvrID=3263&ObjID=266&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1565945969 (letzter Zugriff am 6.10.2021).

Schanze, Jochen/Korzhenevych, Artem/Bartel, Sebastian/Kind, Christian/Sartison, Katharina (2021): Handlungsansätze kleinerer und/oder finanzschwacher Kommunen zur Anpassung an den Klimawandel und den gesellschaftlichen Wandel. UBA Texte 01/2021. Dessau-Roßlau.

Schiemann, Sara/Steinführer, Annett (2021): In guter Gesellschaft? Sozialstruktur und soziale Beziehungen in Kleinstädten. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 209–234.

Schüle, Ralf/Fekkak, Miriam/Lucas, Rainer/von Winterfeld, Uta (2016): Kommunen befähigen, die Herausforderungen der Anpassung an den Klimawandel systematisch anzugehen (KoBe). Climate Change 20/2016. UBA. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_20_2016_kommunen_befaehigen_die_herausforderungen_0.pdf (letzter Zugriff am 7.1.2022).

Schuster, Christian/Honold, Jasmin/Lauf, Steffen/Lakes, Tobia (2017): Urban heat stress: novel survey suggests health and fitness as future avenue for research and adaptation strategies. In: Environmental Research Letters 12/4.

Selle, Klaus (2020): Selbst gemachte Stadt. Fragezeichen. In: vhw FWS 3, 114–118. https://www.netzwerk-stadt.eu/Downloads/Publikationen/Selbst-gemachte-Stadt.pdf (letzter Zugriff am 16.8.2021).

Simon, Katy/Diprose, Gradon/Thomas, Amanda C. (2020): Community-led initiatives for climate adaptation and mitigation. In: Kōtuitui: New Zealand Journal of Social Sciences Online 15/1, 93–105.

Trapp, Jan Hendrik/Winker, Martina (Hg.) (2020): Blau-grün-graue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen. Ein Beitrag zu Klimaanpassung in Kommunen. netWORKS 4. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH. https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/281578/1/20200507_Sonderveroeffentlichung%20netWORKS4.pdf (letzter Zugriff am 19.8.2022).

UBA – Umweltbundesamt (2017): Wie deutsche Großstädte sich an den Klimawandel anpassen. https://www.umweltbundesamt.de/themen/wie-deutsche-grossstaedte-sich-an-den-klimawandel (letzter Zugriff am 27.8.2017).

UBA – Umweltbundesamt (2019): Monitoringbericht 2019 zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel. Bericht der Interministeriellen Arbeitsgruppe Anpassungsstrategie der Bundesregierung. Dessau-Roßlau.

von Storch, Hans/Meinke, Insa/Claußen, Martin (Hg.) (2018): Hamburger Klimabericht – Wissen über Klima, Klimawandel und Auswirkungen in Hamburg und Norddeutschland. Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum.

Westoby, Ross/McNamara, Karen E./Kumar, Roselyn/Nunn, Patrick D. (2020): From community-based to locally led adaptation: Evidence from Vanuatu. In: Ambio 49/9, 1466–1473.

Wu, Connor Y. H./Zaitchik, Benjamin F./Gohlke, Julia M. (2018): Heat waves and fatal traffic crashes in the continental United States. In: Accident Analysis & Prevention 119, 195–201.

Zaidi, R. Zehra/Pelling, Mark (2015): Institutionally configured risk: Assessing urban resilience and disaster risk reduction to heat wave risk in London. In: Urban Studies 52/7, 1218–1233.

Die Bedeutung des amtlichen Bekanntmachungsblattes für die Kleinstadt

Über Vor- und Nachteile von analogen und digitalen Bekanntmachungsformaten

Bernhard Weyrauch und Ricarda Kintzel

Disziplinäre Reflexion

Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein gesellschaftlich bedeutendes Thema in der Stadtplanung. Wie groß der interessierte Personenkreis ist, der sich in eine Beteiligung zu Planverfahren einschaltet, hängt von Ort und Bedeutung sowie von der Art der voraussichtlichen Auswirkungen und der damit verbundenen Betroffenheit durch die Planung ab. Ein Vorhaben kann aber noch so bedeutend und die Auswirkungen können noch so erheblich sein – wenn die Möglichkeit einer Beteiligung nicht in zweckmäßiger Weise bekannt gemacht wird, wird auch kein Interesse an einer Mitwirkung in Form einer Stellungnahme generiert. Es kommt auf die – auch in der Rechtsprechung – viel thematisierte sogenannte Anstoßwirkung der Bekanntmachungsform an. In Groß- und Mittelstädten werden in der Regel mehrere wichtige »Kanäle« bedient, um die Öffentlichkeit über eine anstehende Beteiligung zu informieren. Neben der obligatorischen Bekanntmachung im Amtsblatt und im Internet nutzt man dort unter anderem die Möglichkeit von Anzeigen in Tageszeitungen sowie Aushängen und beschäftigt die verwaltungseigene Presseabteilung mit Pressemitteilungen und der Vorbereitung von Pressekonferenzen. Die mit deutlich weniger Personal ausgestattete Verwaltung der Kleinstädte und Gemeinden kann auf derart professionelle Strukturen nicht zurückgreifen. Insoweit soll ermittelt werden, welche Bedeutung das amtliche Mitteilungsblatt für Kleinstädte hat, und es soll diskutiert werden, was einer Kleinstadt verloren gehen könnte, wenn Bekanntmachungen auf das Internet beschränkt würden. Die Verfasserin und der Verfasser des Aufsatzes nähern sich dieser Fragestellung aus der Perspektive des Bau- und Planungsrechts, dessen formelle Vorgaben maßgeblich die Chancen zur Teilhabe an kommunalen Planungs- und Gesetzgebungsprozessen bestimmen.

1. Einleitung

Die Bekanntmachung der Beteiligung der Öffentlichkeit an Entwürfen der Bauleitplanung muss nach den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) »ortsüblich« erfolgen. Bis heute ist das amtliche Mitteilungsblatt der Gemeinde (Amtsblatt) das übliche Bekanntmachungsinstrument. Zu den ortsüblichen Verkündungsmethoden gehören aber ebenso der früher allgemein übliche öffentliche Aushang in den gemeindlichen Bekanntmachungskästen sowie die Bekanntmachungsanzeige in einer oder mehreren Tageszeitungen. Der Aushang als ortsübliches Bekanntmachungsmedium bleibt heute nur noch kleineren Gemeinden vorbehalten (vgl. Christner/Walker 2018: 161ff.). Im Land Brandenburg dürfen beispielsweise gemäß § 1 Abs. 3 der Bekanntmachungsverordnung nur Gemeinden, Verbandsgemeinden sowie Ämter mit bis zu 10.000 Einwohner_innen von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.

Im Jahr 2013 ist der Einsatz »elektronischer Informationstechnologien« als zusätzliche Option – auch zur Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung – in das BauGB aufgenommen worden.[1] Seit 2017 ist die Bekanntmachung im Internet gemäß BauGB sogar verpflichtend.[2] Im Jahr 2013 trat auch das E-Government-Gesetz (EGovG)[3] in Kraft. Seitdem sind in die Kommunalverfassungsgesetze der Länder Möglichkeiten aufgenommen worden, öffentliche Bekanntmachungen allein auf das Internet zu beschränken, wobei sich im Zusammenhang mit der Bauleitplanung spezifische Einschränkungen ergeben, zu denen entsprechende Gesetzgebung ergangen ist. Danach ergänzt die Internet-Bekanntmachung die bisherige ortsübliche Verkündungsform, sie ersetzt sie aber nicht.

Spätestens mit dem Koalitionsvertrag »Mehr Fortschritt wagen« von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP zeichnet sich im Zusammenhang mit Bekanntmachungsformalien zur Beteiligung der Öffentlichkeit in Bauleitplanverfahren eine echte Trendumkehr ab. In Teil IV des Koalitionsvertrags heißt es unter der Überschrift »Digitalisierung und Vereinfachung«:

> »Wir werden das Baugesetzbuch (BauGB) mit dem Ziel novellieren, seine Instrumente noch effektiver und unkomplizierter anwenden zu können, […] und weite-

---

1 Vgl. § 4a Abs. 3 BauGB i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Sept. 2004, geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548).

2 Vgl. § 4a Abs. 3 BauGB i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Sept. 2004, geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).

3 Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung (E-Government-Gesetz, EGovG) vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2941).

re Beschleunigungen der Planungs- und Genehmigungsverfahren vorzunehmen. *Wir werden [...] die rechtlichen Grundlagen für eine vollständige Digitalisierung der Bauleitplanverfahren schaffen.*« (SPD/Bündnis 90/Die Grünen/FDP 2021: 88; Hervorh. d. A.)

Es wird also ein Systemwechsel angekündigt, der auch die Bekanntmachungspraxis bei Verfahren der Bauleitplanung betrifft. Auf längere Sicht wird man sich darauf einzustellen haben, dass die Bekanntmachung von Offenlegungen im Internet zum obligatorischen Regelfall wird, während die Bekanntmachung im Amtsblatt zum fakultativen Beiwerk abgewertet wird und in der Konsequenz auch ganz entfallen kann. Bis heute ist die vom Gesetzgeber im Baugesetzbuch verordnete *ortsübliche* Bekanntmachung von öffentlichen Auslegungen der Entwürfe von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen eng mit dem amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde verknüpft und lässt sich nicht durch eine digitale Ankündigung ersetzen. Werden wir uns nunmehr auf eine »digitale Spaltung der Gesellschaft« vorzubereiten haben, auf die Gerhard Steinebach bereits im Jahr 2004 verwiesen hat (vgl. Steinebach 2004: 19)?

Was würde eine solche Entwicklung für Kleinstädte bedeuten, insbesondere für solche im ländlichen Raum, in denen der Ausbau der digitalen Infrastruktur bis heute auf sich warten lässt?

Diesen Fragen soll sich im vorliegenden Beitrag genähert werden. Dazu wird in Kapitel 2 zunächst die Kleinstadt als Ort kurzer Informationswege mit unmittelbarem Draht zu den Entscheidungsträger_innen in den Blick genommen. Voraussetzung ist eine adäquate Bekanntmachungs- und Verkündungspraxis, deren rechtliche Rahmenbedingungen in Bezug auf die Bauleitplanung, genauer gesagt auf die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung eines Bauleitplanentwurfs, in Kapitel 3 beschrieben werden. In Kapitel 4 wird ergänzend klargestellt, dass die Anforderungen an die Bekanntmachung von Verfahrensschritt zu Verfahrensschritt in der Bauleitplanung nicht einheitlich sind, sodass das reine Internetformat für einige Verkündungen infrage kommt, sofern es landesgesetzlich zugelassen ist. Folgerichtig widmet sich Kapitel 5 der Ausgestaltung der Kommunalverfassungsgesetze der Länder zur digitalen Ausgestaltung ortsüblicher Bekanntmachungen. Um aufzuklären, inwieweit der Ersatz jeder analogen Form von Bekanntmachungen durch ein Angebot im Internet in Kleinstädten vertretbar wäre, wird in Kapitel 6 das Fallbeispiel der Kleinstadt Golßen im Amt Unterspreewald im Land Brandenburg in den Blick genommen. Dazu wurden die Bewohner_innen befragt. Es wird eine allein auf das Internet beschränkte Bekanntmachungspraxis problematisiert und mit der herkömmlichen Form via Amtsblatt verglichen. In Anbetracht der angekündigten Digitalisierungsbestrebungen der neuen Bundesregierung ist diese spezielle Frage von großer Tragweite – auch und insbesondere für die Kleinstadt.

2. Die Kleinstadt als Ort kurzer und direkter Informationswege

Allen kommunalen Gebietskörperschaften ist nach Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) das Recht in die Wiege gelegt, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft in eigener Verantwortung zu regeln. Diese verfassungsrechtlich geschützte kommunale Selbstverwaltung umfasst insbesondere den Erlass kommunaler Satzungen, auch die Inkraftsetzung von Bebauungsplänen, örtlichen Bauvorschriften, Straßenreinigungssatzungen, Baumschutzsatzungen, Aufwandsentschädigungssatzungen, Hundesteuersatzungen, Marktordnungen, Parkanlagenverordnungen und so weiter und so fort. Satzungen prägen das kommunale Leben signifikant – Bewohner_innen sind in aller Regel unmittelbar von ihnen berührt. Insoweit kann man einen Vorteil im Kleinstadtleben etwa gegenüber dem »Großstadtdickicht« darin erkennen, dass die Entscheidungsträger_innen, also die Gemeindevertreter_innen bzw. Stadtverordneten, keine anonyme Gruppe von Politiker_innen, sondern bekannte Gesichter der örtlichen Gemeinschaft sind, denen man oft im Alltag begegnet, mit denen man also sehr niedrigschwellig etwa auf dem Marktplatz oder gar von Gartenzaun zu Gartenzaun ins Gespräch kommt. Wer mag, kann also als Kleinstadtbewohner_in deutlich besser und unmittelbarer Einfluss auf konkrete Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft nehmen als im Kontext größerer Gebietskörperschaften. Um im richtigen Moment agieren zu können, müssen allerdings die nötigen Kommunikationskanäle funktionieren. Insbesondere bedarf es verlässlicher und transparenter Quellen, um zum Beispiel zu erfahren, welche Beschlüsse auf der nächsten Gemeinderats- oder Stadtverordnetensitzung zur Entscheidung anstehen, wann welche Bauleitplanentwürfe öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt werden und innerhalb welcher Frist Stellungnahmen eingereicht werden können. Für diesen wichtigen Informationsaustausch sorgen die Bekanntmachungsblätter der Kommunen, kurz Amtsblätter – jedenfalls in der Regel. Amtsblätter, gedruckt und üblicherweise für alle Haushalte verfügbar, in einigen Städten sogar kostenlos verteilt, dienen bis heute der ortsüblichen Bekanntmachung wesentlicher formaler Vorgänge, aber auch von Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft, etwa Feiern, Festen und Jubiläen. Besondere Bedeutung hat die Bekanntgabe solcher Entscheidungen und Beschlüsse, die von Gesetzes wegen einer ortsüblichen Informationsverbreitung bedürfen.

Bevor von Regierungsseite die Weichen für eine ins Internet verlagerte Bekanntmachungspraxis gestellt werden, soll die Bedeutung des auf Papier gedruckten Amtsblattes rechtlich analysiert und in einem weiteren Schritt aus der Perspektive von Kleinstädter_innen bemessen werden. Hierfür wurde ein Teil der Einwohner_innenschaft Golßens interviewt.

3. Ortsübliche Bekanntmachungen und der rechtliche Rahmen für die Verkündung im Internet

Im Jahr 2021 hatten mehr als 90 Prozent der Haushalte in Deutschland einen Computer (vgl. Destatis 2021), die meisten verfügten über einen Internetanschluss, und mittlerweile ist auch das Breitband auf dem erhofften Vormarsch. Ein großer Teil der in Deutschland lebenden Menschen besitzt heute ein Smartphone und kommt fast überall ins Netz (vgl. Tenzer 2021). Hierzu einige Zahlen (Rabe 2021): Von den rund 69 Millionen in Deutschland lebenden über 16-Jährigen nutzen rund 88 Prozent das Internet (mobil oder stationär). Selbst bei der Generation 70+ liegt der Anteil noch bei 77 Prozent. 76 Prozent der über 14-Jährigen surfen täglich im Internet, während der Anteil derjenigen, die das Internet noch nie genutzt haben, lediglich bei 4 Prozent liegt. Bei den über 10-Jährigen wird das Internet immerhin von 77 Prozent zum Lesen von Online-Nachrichten/-Zeitungen/-Zeitschriften und von 71 Prozent für die Suche nach Informationen zu Gesundheitsthemen genutzt (90 % E-Mail-Versand und -Empfang; 89 % Suche nach Informationen über Waren und Dienstleistungen).

Bedarf es angesichts einer derart hohen Nutzer_innenquote überhaupt noch eines Amtsblattes, zumal in einer Kleinstadt, in der der Draht zu den politisch Verantwortlichen, zu den Stadtverordneten also, sowie zur Stadtverwaltung ohnehin kurz und ungleich kürzer als in der Mittel- oder Großstadt ist? Ist es angesichts der soeben aufgezeigten Digitalisierungsentwicklungen in den zurückliegenden Jahren nicht also an der Zeit, sich auf ein rein digital zugängliches Format zur Verbreitung amtlicher Mitteilungen zu beschränken – gerade in Kleinstädten? Spätestens mit der Coronapandemie,[4] sollte man annehmen, ist unser aller Leben so digitalisiert, dass der Zugang zu einer digitalen Fassung des Amtsblattes fast allen Bürger_innen nahezu traumwandlerisch gelingen würde. Zumal: Bei Verzicht auf ein gedrucktes, aber längst nicht von allen gelesenes Amtsblatt ergeben sich willkommene ökologische und ökonomische Vorteile, Papierverbrauch und Druckkosten würden vermieden.

Doch so einfach ist das nicht. Aus der Rechtsprechung gibt es zu diesen Fragen eine wichtige Positionierung. Hintergrund ist ein Fall aus der Stadt Neustadt am Rübenberge in Niedersachsen. Diese hatte im Zusammenhang mit einem Bebauungsplanverfahren den Anlauf unternommen, das Amtsblatt von seiner Aufgabe als Informationsträger für ortsübliche Bekanntmachungen dadurch zu befreien, dass der Stadtrat mit Beschluss vom 7. April 2011 seine Hauptsatzung mit dem Zweck änderte, Bekanntmachungen nur noch auf der Internetseite der Stadt zu veröffentlichen. Dieses Prinzip sollte auch für solche Bekanntmachungen gelten, die

4 Zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und digitalen »Ersatz« vgl. Thomas/Jäger 2020; Wysk 2020.

nach den rechtlichen Bestimmungen »ortsüblich« durchzuführen sind. Zugunsten der Verbreitung sowie der gewollten Anstoßfunktion wurde zudem eine Annonce in die *Hannoversche Allgemeine Zeitung – Leine-Zeitung* aufgenommen, mit der nachrichtlich auf die Internet-Bekanntmachung hingewiesen wurde. Das Oberverwaltungsgericht (OVG) des Landes Niedersachsen in Lüneburg kam mit Blick auf diesen Fall zwar zu dem Ergebnis, dass es einer Gemeinde freistehe, die Formen der Ortsüblichkeit einer Bekanntmachung selbst zu bestimmen. Allerdings gelte diese Regel nur, soweit erstens die landeseigenen Kommunalverfassungsgesetze den Kommunen einen entsprechenden Spielraum zugestehen und zweitens Konformität mit höherrangigem Recht bestehe (vgl. OVG Lüneburg, B. v. 4. Mai 2012 – 1 MN 218/11, BauR 2012 S. 1208–1212).[5]

Aus § 11 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 10. Juni 2021 (Nds. GVBl. S. 368), ergibt sich, dass die Verkündung von Satzungen nach Maßgabe näherer Bestimmungen durch die Hauptsatzung in einem von der Kommune herausgegebenen amtlichen Verkündungsblatt, in einer oder mehreren örtlichen Tageszeitungen *oder* im Internet zu erfolgen hat. Auf dieser Grundlage hatte das zuständige Beschlussorgan von Neustadt am Rübenberge eine Klausel in seine Hauptsatzung aufgenommen, wonach der Ortsüblichkeit bereits durch die Bekanntmachung auf dem digitalen Wege des Internets genüge getan sei.

Allerdings endet diese Freiheit bei der Wahl der »Veröffentlichungsplattform«, sobald durch weitere Rechtsvorschrift Details zur »Ortsüblichkeit« einer Bekanntmachung präzisiert werden. Im konkreten Fall hat Neustadt am Rübenberge übersehen, dass es im Zusammenhang mit der Aufstellung von Bauleitplänen nicht allein auf die Regelungen der kommunalen Hauptsatzung in Verbindung mit der Kommunalverfassung ankommt. Im Falle der Aufstellung von Bauleitplänen ist vielmehr höherrangiges Recht zu beachten, mit dem die Bekanntmachungsform im Einklang stehen muss. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist bundesdeutsches Recht, genauer: sind die Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu beachten.

Als das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht über den oben skizzierten Fall der Bekanntmachungspraxis zu entscheiden hatte, ergab sich aus dem Baugesetzbuch in der seinerzeit geltenden Fassung, dass Satzungen, aber auch die öffentliche Auslegung von Bauleitplanentwürfen ortsüblich bekannt zu machen sind. § 4a Abs. 4 BauGB regelte für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung,

---

5 Zu weiteren Aspekten der Fehleranfälligkeit bei ortsüblichen Bekanntmachungen vgl. u.a. OVG Münster, B. v. 8. Februar 2013 – 10 B 1239/12 –, BauR 2013 S. 746–748; OVG Münster, U. v. 3. Mai 2017 – 7 D 25/15.NE – juris Rn. 34; BVerwG, B. v. 17. September 2008 – 4 BN 22.08 –, ZfBR 2008 S. 806; BVerwG, U. v. 6. Juli 1984 – 4 C 22.80 –, NJW 1985 S. 1570; BVerwG, B. v. 28. Juli 2010 – 4 BN 8.10 –, juris Rn. 5).

dass »*ergänzend* elektronische Informationstechnologien genutzt werden« (Hervorh. d. A.) können. Seit der Fassung des BauGB vom 13. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) ist aus dieser Option eine Pflicht geworden. In § 4a Abs. 4 Satz 1 BauGB heißt es seitdem:

> »Der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung nach § 3 Absatz 2 Satz 2 und die nach § 3 Absatz 2 Satz 1 auszulegenden Unterlagen sind zusätzlich in das Internet einzustellen und über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich zu machen.«

Damals wie heute lässt sich aus den Worten »ergänzend« bzw. »zusätzlich« schlussfolgern, dass eine alleinige Bekanntmachung im Internet den bauplanungsrechtlichen Anforderungen an die Ortsüblichkeit einer Bekanntmachung von Öffentlichkeitsbeteiligungen in der Bauleitplanung regelmäßig nicht genügen kann. Genauso hat es das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht erkannt, als es darüber befand, dass die Regelung (in der Hauptsatzung zur auf das Internet beschränkten Bekanntmachung) mit dem Inhalt des höherrangigen BauGB nicht zu vereinbaren ist. Denn landesrechtliche Bestimmungen zu Bekanntmachungsakten, die im Widerspruch zum Bundesrecht stehen, sind unwirksam. Nur soweit dem Landesrecht von der Bundesgesetzgebung Ausgestaltungsfreiheiten gegeben werden, dürfen diese für spezifischere Regelungen genutzt werden (vgl. OVG Lüneburg, B. v. 4. Mai 2012 – 1 MN 218/11, BauR 2012 S. 1208–1212; zu weiteren Aspekten der Bekanntmachung vgl. OVG Lüneburg, U. v. 19. April 2012 – 1 KN 23/11, BauR 2012 S. 1624f.).

Immerhin habe, so das Gericht weiter, der Gesetzgeber die Möglichkeiten des Internets erkannt, die unter anderem darin bestünden, für eine erhöhte Transparenz zu sorgen und dem Internet-Nutzenden Planungsunterlagen über einen längeren Zeitraum vollständig zur Verfügung zu stellen, was bei Einsichtnahme in den Diensträumen kaum möglich sei (vgl. OVG Lüneburg, B. v. 4. Mai 2012 – 1 MN 218/11, BauR 2012 S. 1208–1212). Es bleibt also festzuhalten, dass der »Spurwechsel« ins Internet nach gegenwärtiger Rechtslage gar nicht zulässig wäre. Vielmehr müssen ortsübliche Bekanntmachungen in Bezug auf die öffentliche Auslegung von Bauleitplanentwürfen nach § 3 Abs. 2 BauGB bis auf Weiteres immer mit einer analogen Form verbunden sein; die Verkündung im Internet hat zusätzlich zu erfolgen. Denn der Zugang der Öffentlichkeit zur Information über eine Öffentlichkeitsbeteiligung muss »unbeschränkt« erfolgen (vgl. Wysk 2020: 905ff.).

4. Uneinheitliche Vorgaben zu Bekanntmachungen in der Bauleitplanung

Während für die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung von Bauleitplanentwürfen nach § 3 Abs. 2 BauGB die formalen Vorgaben streng sind und sie, wie dar-

gestellt, nicht allein im Internet erfolgen darf, ist die Verkündung anderer wesentlicher Verfahrensschritte weniger formalisiert und daher in der Ausgestaltung freier. Zu unterscheiden sind Bekanntmachungen, bei denen lediglich die Vorschriften der Hauptsatzung zu beachten sind (gem. § 11 Abs. 1 NKomVG bestünde also die Wahl zwischen der Bekanntmachung im amtlichen Verkündungsblatt, in einer oder mehreren örtlichen Tageszeitungen oder im Internet), von solchen, die aufgrund weiterer Rechtsvorschriften eine Aufnahme in das gedruckte Werk des Amtsblattes unumgänglich machen. Bei der Bekanntmachung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bestehen keine Formvorgaben: Nach § 3 Abs. 1 BauGB ist die Öffentlichkeit zwar »möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung [...] öffentlich zu unterrichten«. Wie dies zu erfolgen hat, ist jedoch ebenso offen wie die Art und Weise, in der die anstehende frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung überhaupt bekanntzugeben ist. Mit anderen Worten: Die Beschränkung der Bekanntmachung einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung auf das Internet hätte keinen Formfehler zur Folge, aus dem sich die Unwirksamkeit eines Bauleitplans ableiten ließe. Sie wäre erst recht in einer Kommune rechtlich unbedenklich, in der ortsübliche Bekanntmachungen typischerweise online erfolgen.

Die Bekanntmachung eines Aufstellungsbeschlusses oder eines Satzungsbeschlusses zu Bebauungsplänen hat zwar nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 BauGB bzw. § 10 Abs. 3 BauGB immerhin »ortsüblich« zu erfolgen. Da es nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches jedoch anders als im Kontext der öffentlichen Auslegung keiner zusätzlichen Bekanntmachungspflicht im Internet bedarf, ist die Schlussfolgerung nicht unlogisch, dass für die Bekanntmachung dieser gemeindlichen Beschlüsse Veröffentlichungsformen genügen, die lediglich den Vorschriften der jeweiligen Hauptsatzung in Verbindung mit dem Rahmen setzenden Kommunalverfassungsgesetz entsprechen – ggf. reicht dann also eine Online-Bekanntmachung aus. Diese Frage ist allerdings noch nicht von Gerichten behandelt worden. Insoweit soll auch die ebenfalls ableitbare Gesetzesauslegung nicht verschwiegen werden, wonach jede ortsüblich zu veröffentlichende Bekanntmachung ausnahmslos ins gedruckte Amtsblatt gehört; dies – so wäre diese Positionierung begründet – ergebe sich bereits aus der Erkenntnis, dass auch im Kontext der Bekanntmachung einer öffentlichen Auslegung die Beschränkung auf das Internet ausweislich der oben zitierten Rechtsprechung regelmäßig nicht genügt. Wer sichergehen möchte, verzichtet also besser nicht auf die althergebrachte Veröffentlichung im Amtsblatt. Festzuhalten bleibt aber, dass sich nur im Zusammenhang mit der öffentlichen Auslegung eindeutig aus dem BauGB ergibt, dass eine allein auf das Internet beschränkte Bekanntmachung regelmäßig nicht ausreicht.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen könnte – je nach Ausgestaltung der landeseigenen Kommunalverfassungsgesetze sowie der Hauptsatzungen – jedenfalls rein formal die Tür für alleinige Internetbekanntmachungen weit aufgestoßen sein, und zwar selbst in Bezug auf einen Großteil der Verfahrensschritte in der Flächen-

nutzungs- und Bebauungsplanung. Dies wiederum führt zu der einleitend aufgeworfenen Frage, welche Bedeutung heutzutage der gedruckten und stadtweit verteilten Fassung eines Amtsblattes zukommt. Ist die Abschaffung der Papierfassung vertretbar, vielleicht sogar aus ökologischen (Papierverbrauch) und ökonomischen (sparsamer Umgang mit den Mitteln des öffentlichen Haushalts) Gründen geboten, sofern die Gesetzgebung dies erlaubt? In diesem Fall würde man – am Beispiel der Bauleitplanung festhaltend – die Amtsblattbekanntmachung auf die öffentliche Auslegung (und alle ggf. erforderlich werdenden erneuten Öffentlichkeitsbeteiligungen im Sinne des § 4a Abs. 3 BauGB) bis zu dem Zeitpunkt beschränken, in dem der Gesetzgeber selbst ein Einsehen hat und die Vorschriften im Baugesetzbuch in einer Weise modifiziert, dass die Abkehr vom gedruckten Amtsblatt möglich wird. Bevor diesen Fragen anhand des Fallbeispiels der Kleinstadt Golßen nachgegangen wird, soll auf die Regelungsunterschiede der Kommunalverfassungsgesetze der Länder zu den möglichen Formen einer ortsüblichen Bekanntmachung eingegangen werden.

5. Die Ausgestaltung der Kommunalverfassungsgesetze der Länder zu den Möglichkeiten einer ortsüblichen Bekanntmachung

Die Kommunalverfassungen der einzelnen Bundesländer regeln die Art und Weise der öffentlichen Bekanntmachungen, insbesondere die Bekanntgabe von Satzungen. Vielerorts, so zum Beispiel in Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt oder Thüringen sind die Regelungen vergleichbar mit derjenigen in Niedersachsen – wo der oben beschriebene Rechtsstreit stattfand: Danach werden die Gemeinden ermächtigt, die Form der öffentlichen Bekanntmachungen in ihrer Hauptsatzung zu bestimmen, meist verbunden mit der Einschränkung, dass nicht andere Gesetze darüber gesonderte Regelungen enthalten. Für die Form der Bekanntmachung wird teilweise ein Rahmen vorgegeben, zum Beispiel in Hessen, wo auf eine örtlich verbreitete, mindestens einmal wöchentlich erscheinende Zeitung, das Amtsblatt oder das Internet zurückgegriffen werden soll (vgl. Hessische Gemeindeordnung, HGO).

Bezüglich der elektronischen Kommunikation von öffentlichen Bekanntmachungen sind die Regelungen in den einzelnen Bundesländern nicht einheitlich. Auch der Detaillierungsgrad variiert stark. Die Gemeindeordnung (GO) für den Freistaat Bayern sieht beispielsweise vor, dass Satzungen im Amtsblatt der Gemeinde oder in anderen regelmäßig erscheinenden Druckwerken amtlich bekannt zu machen sind. Alternativ können sie in der Verwaltung der Gemeinde niedergelegt und die Niederlegung auf Gemeindetafeln oder in der Tageszeitung bekannt gegeben werden (Art. 26 Abs. 2 GO für den Freistaat Bayern i.d.F. der Bekanntmachung vom 22. August 1998, GVBl. S. 796, zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes

vom 9. März 2021, GVBl. S. 74). Eine Bekanntmachung im Internet ist hier nicht vorgesehen. In anderen Bundesländern verhält es sich wie in Hessen, wo das Internet zum möglichen und gleichberechtigten Kanon der Bekanntmachungsformen gehört. Im Kommunalverfassungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt wird dem Internet eine noch größere Bedeutung zugesprochen: Der Text von über amtliche Bekanntmachungsblätter, Aushänge oder Zeitungen kommunizierte Satzungen soll auch über das Internet bekannt gemacht werden. Zudem wird konkretisiert, wie die Bekanntmachung über das Internet zu erfolgen hat. Neben Anforderungen an die Internetseite und deren Bekanntmachung besteht der Anspruch, dass die bekannt gemachte Fassung durch technische oder organisatorische Maßnahmen gesichert wird.

Es lässt sich also festhalten, dass die einzelnen Länder mit ihren Kommunalverfassungen unterschiedliche Vorgaben zu den ortsüblichen Bekanntmachungen und deren Art und Weise machen.

6. Der praktische Blick auf die Bedeutung des Amtsblattes – Fallbeispiel Golßen

Nachdem Gesetzgebung und Rechtsprechung zu Formfragen der ortsüblichen Bekanntmachung thematisiert wurden, soll am Beispiel der Kleinstadt Golßen den Bedürfnissen von Kleinstädter_innen hinsichtlich des Bekanntmachungsformats nachgegangen werden. Das brandenburgische Golßen mit seinen rund 2.500 Einwohner_innen ist Amtssitz des Amtes Unterspreewald und liegt im Landkreis Dahme-Spreewald etwa 60 Kilometer vom südlichen Stadtrand Berlins entfernt. Den Haushalten von Golßen wird das Amtsblatt, das einmal pro Monat erscheint (gesonderte zusätzliche Veröffentlichungen sind die große Ausnahme), per Post zugestellt.

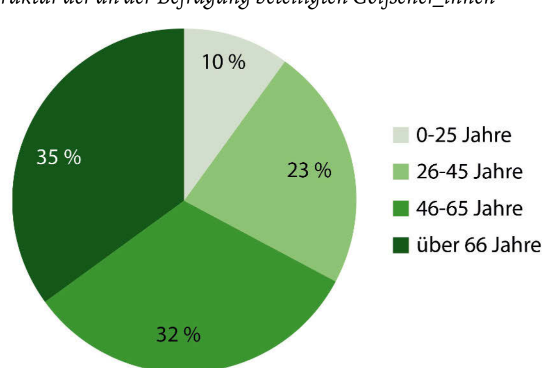
Die Gründung von Golßen geht auf die Zeit der deutschen Ostsiedlung im 12. Jahrhundert zurück. Die älteste urkundliche Erwähnung der Stadt datiert auf den 21. Oktober 1276, als der Burggraf Johann von Wettin einen Teil des Teiches zu Bukowitz von »Golzyn« als Geschenk an das Kloster Dobrilugk überschrieb (Lehmann 1966: 48). Um den zentralen Marktplatz herum gruppiert sich die als Angersiedlung angelegte Altstadt. Der gesamte Altstadtbereich ist als Flächendenkmal für den Bodenschutz (»slawische Siedlung und mittelalterlicher Stadtkern von Golßen«) eingetragen (vgl. Landkreis Dahme-Spreewald 2020). An den westlichen Rand der Altstadt schließt der Schlosspark mit Stadtschloss an.

Das Fachgebiet Bau- und Planungsrecht der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) Cottbus-Senftenberg hat sich zur Aufgabe gemacht herauszufinden, wie die Informationsweitergabe und Kommunikation in Kleinstädten funktioniert. Für diesen Zweck wurde in der Stadt Golßen eine Umfrage durchgeführt,

die das Interesse am Stadtleben einschließlich der kommunalpolitischen und amtlichen Vorgänge, Informationsbedürfnisse und -gewohnheiten fokussierte. Insgesamt wurden 500 Fragebögen verteilt, hauptsächlich in der Kernstadt von Golßen, aber auch in den Ortsteilen Altgolßen und Zützen. Der Rücklauf lag bei knapp 11 Prozent, wobei 22 Personen an der digitalen Variante der Befragung mittels QR-Code teilnahmen, während 35 Personen den etwas größeren Aufwand auf sich nahmen, den Fragebogen nach dem Ausfüllen im Rathausbriefkasten einzuwerfen. Bereits dieses Abstimmungsverhalten lässt sich als Fingerzeig in dieser Debatte deuten. Es lässt die Vermutung zu, dass wesentliche Abläufe, selbst solche der leicht im digitalen Kosmos möglichen Kommunikation, vor allem auf althergebrachtem Wege funktionieren.

Das Bild vervollständigt sich zweifellos erst mit der Ausleuchtung der Altersstruktur der Befragten (siehe Abb. 1). Die Altersgruppen der 46- bis 65-Jährigen und der über 65-Jährigen waren jeweils etwa zu einem Drittel vertreten, die unter 45-Jährigen ebenfalls zu etwa 33 Prozent. Immerhin 10 Prozent der Teilnehmenden waren jünger als 25 Jahre. Diese Verteilung deckt sich hinsichtlich der Altersgruppe der 26- bis 45-Jährigen (23 %) sowie der 46- bis 65-Jährigen (32 %) mit der Altersstruktur der Gesamtbevölkerung von Golßen. Nur bezüglich der Jüngeren und der Älteren weicht die Altersstruktur der an der Befragung Beteiligten von derjenigen der Gesamtbevölkerung Golßens ab. 20 Prozent der Golßener_innen sind jünger als 26 Jahre, während 26 Prozent älter als 66 Jahre sind. Der Anteil der Älteren unter den Befragungsteilnehmer_innen ist also überproportional größer, der Anteil der Jüngeren überproportional kleiner (statistische Angaben des Einwohnermeldeamtes Unterspreewald vom 9.9.2021).

Abb. 1: Altersstruktur der an der Befragung beteiligten Golßener_innen



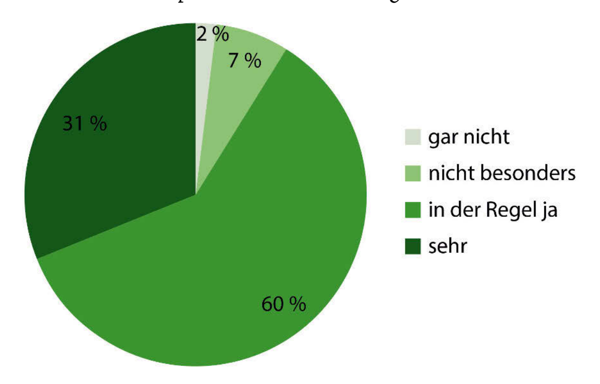
Quelle: eigene Erhebung

Von den befragten Golßener_innen sind etwa 23 Prozent überhaupt nicht gesellschaftlich aktiv, beispielsweise indem sie sich (in einem Verein) kirchlich, politisch oder sozial engagieren. Im Umkehrschluss zeigt sich also, dass ein großer Teil der Befragten gesellschaftlich engagiert ist, darunter 19 Prozent mit großem und 10 Prozent mit sehr großem Einsatz. Vereinsarbeit steht mit 21 Nennungen an der Spitze, gefolgt von Tätigkeiten für kirchliche und soziale Zwecke (jeweils 14 Nennungen). Politisch aktiv sind neun Personen; vier Personen engagieren sich im Bereich von Fragen der Sicherheit, vier weitere Personen sind in sonstigen, nicht näher spezifizierten Bereichen aktiv.

Selbstverständlich kann von der befragten Kohorte nicht auf die Gesamtbevölkerung von Golßen geschlossen werden. Bereits die Bereitschaft zur Teilnahme an der Befragung legt ein Grundinteresse an Fragen des Gemeinwohls nahe. Man wird unterstellen können, dass die an der Befragung Teilnehmenden eher ein Interesse daran haben, sich ins Stadtleben einzubringen, als diejenigen, die den Fragebogen unbeantwortet ließen (wenngleich nicht auszuschließen ist, dass einigen schlicht die Zeit für die Befragung fehlte oder sie der Befragung insgesamt skeptisch gegenüberstanden). So darf man bei der Interpretation der erhobenen Umfrageergebnisse von einem stadtpolitisch oder gesellschaftlich eher interessierten Kreis von Befragten ausgehen können. Genau diese Gruppe soll und muss Gradmesser bei der Bewertung der Frage sein, inwieweit eine Verlagerung der Informationswege (und somit auch des Amtsblattes) ins Internet vertretbar ist oder nicht. Anders ausgedrückt: Würde eine Digitalisierung ortsüblicher Bekanntmachungen schon bei den Interessierten durchfallen, würde sich ein solcher Modus für die Gesamtbevölkerung erst recht nicht empfehlen.

Ein Grundinteresse – auch an kommunalpolitischen Entscheidungen und amtlichen Vorgängen innerhalb der Stadt – ist bei den Befragten offensichtlich vorhanden (siehe Abb. 2). 91 Prozent der befragten Golßener_innen gaben an, sich »sehr« (31 %) oder »in der Regel« (60 %) für kommunalpolitische bzw. amtliche Vorgänge und Entscheidungen innerhalb von Golßen (bzw. innerhalb des Amtes Unterspreewald) zu interessieren. Dazu gehören Entscheidungen über kommunale Satzungen, etwa Bebauungspläne (auch die Öffentlichkeitsbeteiligung zu Entwurfsfassungen), Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen, Baumschutzsatzungen, Kita-Satzungen, Straßenreinigungssatzungen und vieles mehr.

Abb. 2: Interesse an kommunalpolitischen Entscheidungen und Amtshandeln



Quelle: eigene Erhebung

Noch interessierter zeigten sich die befragten Golßener_innen an sonstigen Aktivitäten, die das Stadtleben betreffen, etwa geplante Feste, Ehrungen von Mitbürger_innen und Neuigkeiten aus dem kommunalen Vereinsleben. 40 Prozent von ihnen signalisierten ein großes Interesse, 53 Prozent zeigten sich »in der Regel« interessiert. Dieses Ergebnis weist auf die Bedeutung der Informationsverbreitung über ein zentrales, verlässliches Organ hin.

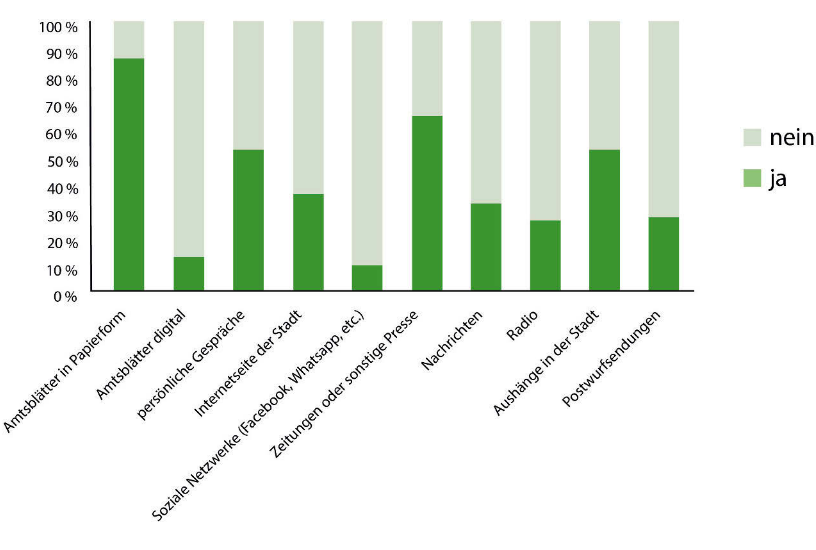
Es stellt sich die Frage, ob denn das Amtsblatt dafür das geeignete Organ ist. Auf die Frage »Wie gut fühlen Sie sich über amtliche Vorgänge und sonstige Neuigkeiten in Golßen […] informiert?« gaben 11 Prozent der Befragten an, sich »sehr gut« informiert zu fühlen, und mehr als die Hälfte (53 %) »eher gut«, während der Rest ein eher negatives Bild zeichnete (33 % »eher schlecht« und 3 % »sehr schlecht«). In diesem Befragungsergebnis scheint ein Interesse an Optimierungsmöglichkeiten bei der Informationsweitergabe zum Ausdruck zu kommen.

Daher wurde weiterhin gefragt, welche Informationskanäle aktuell genutzt werden, um sich über Vorgänge in Golßen zu informieren (siehe Abb. 3). Es zeigt sich zunächst ein relativ eindeutiges Nutzer_innenverhalten (Mehrfachnennungen waren zugelassen): Vor allem gedruckte Medien werden als Hauptinformationsquelle herangezogen, allen voran und mit großem Abstand das einmal monatlich erscheinende Amtsblatt (50 Nennungen), gefolgt von Zeitungen und sonstiger Presse (38), Aushängen in der Stadt (30) und Postwurfsendungen (17). Nicht zu unterschätzen ist zudem die Mund-zu-Mund-Propaganda (»persönliche Gespräche«: 30 Nennungen). Nachrichten (18 Nennungen) sowie Informationen aus dem Radio (16 Nennungen) flankieren diese Quellen.

Das Internet spielt bis dato noch keine vorherrschende Rolle: Das digital zur Verfügung gestellte Amtsblatt wurde lediglich siebenmal als Informationsquelle

genannt, wobei für die Bewertung natürlich relevant ist, dass die Papierversion des Amtsblattes des Amtes Unterspreewald, zu dem auch Golßen gehört, den Einwohner_innen kostenlos zur Verfügung gestellt und obendrein direkt zugesandt wird. Die Nutzung des Druckexemplars ist somit ohne Aufwand möglich. Doch auch sonst spielen die neuen Medien noch keine dominierende Rolle. Die Internetseite des Amtes Unterspreewald wurde lediglich 21-mal erwähnt, die Nutzung sozialer Medien (Facebook, Instagram usw.) sogar nur fünfmal.

Abb. 3: Nutzung von Informationsquellen in Golßen



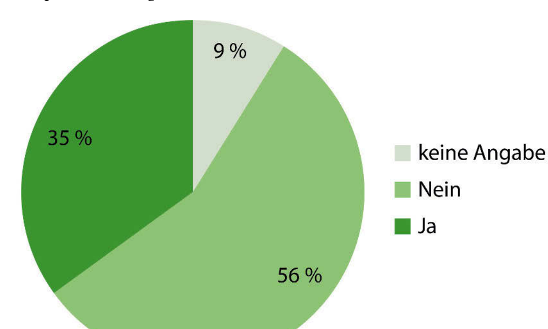
Quelle: eigene Erhebung

Drückt man die Zahlen prozentual aus, wird das Bild noch klarer: 88 Prozent der Befragten nutzen das Amtsblatt in Papierform. Es ist in allen Altersgruppen der meistgenutzte Informationskanal – außer bei den unter 25-Jährigen, die es immerhin noch zu 50 Prozent lesen. Hier liegen die »persönlichen Gespräche« mit 83 Prozent auf Platz eins. Die Internetseite des Amtes Unterspreewald wird nur von 12 Prozent der Befragten genutzt. Zeitungen und sonstige Presse nutzen 67 Prozent der Befragten, persönliche Gespräche werden von 53 Prozent als Informationsquelle genannt.

Die Frage, ob Informationsquellen vermisst werden (siehe Abb. 4), beantworteten 56 Prozent der befragten Golßener_innen mit »Nein«, während 35 Prozent noch letzte Lücken sehen. So wird zum Beispiel eine speziell für die Stadt Golßen

oder das Amt Unterspreewald konfigurierte App vorgeschlagen, auf der Aktuelles zusammengetragen wird. Ferner könnten den Befragungsergebnissen zufolge Internetseiten noch aktueller sein, ein Newsletter entwickelt werden, weitere öffentliche (und »zeitige«) Aushänge erfolgen sowie eine Litfaßsäule mit entsprechenden Informationen am Markt aufgestellt werden. Interessant ist schließlich noch der Wunsch, Informationen in Kurzform und auf noch verständlichere Art und Weise zugänglich zu machen.

Abb. 4: Fehlen Informationsquellen?



Quelle: eigene Erhebung

Die Teilnehmer_innen der Umfrage sollten zudem einschätzen, in welcher Gründlichkeit das Amtsblatt zur Kenntnis genommen wird. Dabei stellte sich heraus, dass 70 Prozent das Amtsblatt »gründlich« (49 %) bzw. »sehr gründlich« (21 %) lesen. Lediglich 30 Prozent gaben an, das Amtsblatt »nicht besonders gründlich« (23 %) bzw. »gar nicht« (7 %) durchzugehen.

Im Rahmen der Befragung wurde deutlich, dass sich viele Befragte für mehrere Themengebiete interessieren. Auf das größte Interesse stoßen die Themen »Stadtentwicklung und Baugeschehen« (88 %) sowie »Bildung, Soziales, Kultur, Jugend und Sport« (81 %), gefolgt vom Themenkomplex »Sicherheit, Gesundheit und Ordnung« (63 %). Die Bereiche »Wirtschaft« (46 %) und »Bürgerbeteiligung und Engagement« (44 %) stehen zwar weniger hoch im Kurs, spielen jedoch eine messbare Rolle. Man wird davon ausgehen können, dass das Ergebnis zu »Bürgerbeteiligung« über die Jahre zu volatilen Ergebnissen führt. Würde die Befragung in einem zeitlichen Zusammenhang zu zentralen bzw. brisanten Planungen durchgeführt werden, die eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfordern oder mindestens nahelegen, würde diesem Punkt voraussichtlich noch mehr Bedeutung beigemessen werden.

7. Fazit

Für die Einschätzung der Bedeutung des Amtsblattes in seiner gedruckten Form konnten in der vorliegenden Untersuchung wichtige Erkenntnisse gesammelt werden. Es lässt sich festhalten, dass das Amtsblatt in der Kleinstadt Golßen die mit Abstand wichtigste Informationsquelle ist. Es übernimmt somit eine ganz zentrale Rolle, insbesondere über Entscheidungsprozesse der Stadtverordneten und ihrer Ausschüsse möglichst transparent zu informieren. Darüber hinaus ist das Amtsblatt die zentrale Informationsquelle für Nachrichten, die das sonstige städtische Zusammenleben, Feste, Feiern, Jubiläen usw. betreffen. Seine Bedeutung darf somit unter keinen Umständen unterschätzt werden.

Informelle Bezugsquellen (Gespräche bei zufälligen Treffen in der Stadt) stellen zusätzliche Quellen dar, obendrein können sie unvollständig und ungenau bzw. bewusst oder unbewusst verfälscht sein. Und das Internet dient lediglich der Komplettierung des Informationsangebots. Würde das Amtsblatt ausschließlich im Internet veröffentlicht, würden sich zwar einige Personen aufgrund des gegebenen Interesses an den Informationsinhalten umstellen. Für einen anderen, sicherlich signifikant hohen Anteil an Personen würde der Informationsfluss hingegen abrupt abbrechen. Dies wäre kaum vereinbar mit dem hohen Anspruch an Teilhabe und Teilnahme möglichst aller Bürger_innen an der Ortsgemeinschaft.

In einigen Bereichen, insbesondere im Bereich der Stadtentwicklung, die – wie sich gezeigt hat – auf großes Interesse stößt, verlangt der Gesetzgeber eine sogenannte Anstoßfunktion (vgl. BVerwG, U. v. 6. Juli 1984 – 4 C 22.80 – NJW 1985, S. 1570). Legt man die Befragung in Golßen zugrunde, bestätigt sich, dass eine Beschränkung formalrechtlich erforderlicher Bekanntmachungen auf das Internet, ggf. ergänzt um flankierende Hinweisbekanntmachungen in der Presse, den mit dem Prinzip der Anstoßfunktion verbundenen Anforderungen lange nicht gerecht würde – auch nicht im Jahr 2021. Insoweit sind die Digitalisierungsbestrebungen der Ampelkoalition nicht unproblematisch.

Es ist sicherlich hilfreich, wenn man auf ein neu erschienenes Amtsblatt direkt hingewiesen wird, förmlich darüber stolpert – etwa in dem Moment, in dem es im Briefkasten vorgefunden wird. Dieser »Briefkastenmoment« spielt auch für den Anstoß, sich einen Überblick über die neuesten Entwicklungen in der Stadt zu verschaffen, eine nicht unwichtige Rolle. Stellte man ersatzweise das gemeindliche Mitteilungsblatt ins Internet ein, ließe sich in unserer schnelllebigen Gesellschaft leicht der Moment der Neuerscheinung verpassen. Damit wäre es also nicht getan. Geboten wäre mindestens eine direkte elektronische Übermittlung aller amtlichen Bekanntmachungen.

So sehr einerseits einer vollständigen Verlagerung ortsüblicher Bekanntmachungen in den Onlinemodus mit Skepsis begegnet werden muss, darf man andererseits konstatieren, dass digitale Informationsmöglichkeiten bestehen, die

Bürger_innen viel direkter erreichen könnten. Schließlich besteht ein Unterschied, ob das Amtsblatt lediglich regelmäßig auf der Homepage der Kommune hochgeladen und damit verfügbar gemacht wird oder ob es direkt per E-Mail oder beispielsweise als Push-Nachricht digital zugestellt wird. Im letzteren Fall könnte die Aufmerksamkeit bei einigen potenziell Interessierten gegenüber der althergebrachten Papierfassung sogar noch höher sein, wenn die Bekanntmachungen zum Beispiel thematisch nach bestimmten Nutzer_innenprofilen gefiltert wären. In diesem Fall ließe sich die Anstoßwirkung einer Nachricht möglicherweise sogar noch erhöhen.

Was einerseits gut klingt, wirft andererseits wichtige rechtliche Fragen auf: Wer übernimmt zum Beispiel in der Verwaltung die Garantie und Verantwortung dafür, dass der nach Themen sortierte Filter in allen wichtigen Streitfragen tatsächlich alle Interessierten, Berührten und Betroffenen erreicht? Welche datenschutzrechtlichen Bestimmungen sind zu bedenken? Der kleinste Fehler könnte zum nächsten spannenden Fall vor einem Oberverwaltungsgericht werden.

Das gemeindliche Amtsblatt stellt als Informationsquelle Nummer eins eine wichtige Voraussetzung für die Teilhabe und Teilnahme der Bürger_innen am kommunalen Leben dar. Daher ist das Festhalten am Amtsblatt in Druckform gesellschaftlich, politisch und sozial von großem Wert – auch in der Kleinstadt. Umso besser, dass die Gesetzgebung bis heute der gedruckten Fassung des Amtsblattes jedenfalls für bestimmte Bereiche einen besonderen Schutz zukommen lässt. Dass Nutzer_innen – angesichts der allgemein üblichen Flut täglich eingehender digitaler Nachrichten und Werbebotschaften – mit ebenso hoher Trefferquote rein elektronisch zugestellte Bekanntmachungen zur Kenntnis nehmen wie das Druckexemplar im häuslichen Briefkasten, darf ernsthaft bezweifelt werden.

Die Abschaffung des Amtsblattes in seiner gedruckten Form darf deshalb nicht leichtfertig entschieden werden. Bekanntmachungspflichten und Anstoßfunktion sind ernst zu nehmen. Gerade formal geforderte Bekanntmachungen müssen aus verlässlicher Quelle stammen. Erfolgte die Bekanntmachung nur noch im Internet, würden – so stellt sich die Lage heute noch dar – zahlreiche Personen vom Informationsfluss abgehängt. Eröffnet würde zugleich die latente Gefahr von Fehlinformation und des Verlusts an Transparenz.

Abschließend noch eine Bemerkung zum Status von Kleinstädten bzw. noch kleineren Verwaltungseinheiten, deren Vorzüge – wie herausgearbeitet – insbesondere in der Nähe ihrer Einwohner_innen zur örtlichen Politik und Verwaltung sowie in der besseren Möglichkeit der Mitgestaltung der örtlichen Gemeinschaft liegen. Dieser Status ist durchaus veränderlich. Durch Gemeindegebietsreformen werden die Grenzen von Gebietskörperschaften aufgeweitet und die Möglichkeiten einer direkten Einflussnahme von Bürger_innen im gleichen Maße aufgeweicht. Im Jahr 2018 wurde im Land Brandenburg das Verbandsgemeinde- und Mitverwaltungsgesetz (VgMvG) beschlossen. Seitdem kennt man hier zwei neue Gemeindetypen:

die »mitverwaltende Gemeinde« und die »mitverwaltete Gemeinde«. Unter Mitverwaltung wird eine Organisationsform von aneinandergrenzenden Gemeinden desselben Landkreises verstanden, bei der die mitverwaltende Gemeinde für die mitverwaltete Gemeinde die Aufgaben der hauptamtlichen Verwaltung übernimmt. Auch auf diese Weise – durch die Veränderung von Verwaltungsbezugsgrößen – können Kommunikationspfade empfindlich gestört und kann somit die Teilhabe der Bürger_innen eingeschränkt werden. Dieser Aspekte sollte sich die Kleinstadtforschung zukünftig verstärkt annehmen.

Literatur

Christner, Thomas/Walker, Benedikt (2018): Anbruch des digitalen Zeitalters bei der öffentlichen Bekanntmachung im Rahmen der Bauleitplanung. In: KommJur 2018, 161–165.

Destatis (2021): Ausstattung mit Gebrauchsgütern. Daten aus den Laufenden Wirtschaftsrechnungen (LWR) zur Ausstattung privater Haushalte mit Informationstechnik. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/Tabellen/a-infotechnik-d-lwr.html (letzter Zugriff am 23.9.2021).

Landkreis Dahme-Spreewald (2020): Denkmalliste des Landes Brandenburg. https://bldam-brandenburg.de/wp-content/uploads/2021/03/06-LDS-Internet-20.pdf (letzter Zugriff am 12.9.2021).

Lehmann, Rudolf (1966): Die Herrschaften in der Niederlausitz. Untersuchungen zur Entstehung und Geschichte. Köln u.a.: Böhlau Verlag.

Rabe, L. (2021): Statistiken zur Internetnutzung in Deutschland. https://de.statista.com/themen/2033/internetnutzung-in-deutschland/ (letzter Zugriff am 20.12.2021).

SPD/Bündnis 90/Die Grünen/FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025. https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf (letzter Zugriff am 29.12.2021).

Steinebach, Gerhard (2004): Informations- und Kommunikationssysteme im Verfahren der Bauleitplanung – zugleich ein Beitrag zum Entwurf des Europarechtsanpassungsgesetz Bau. In: Zeitschrift für deutsches und internationales Bau- und Vergaberecht 2004, 16–22.

Tenzer, F. (2021): Statistiken zur Smartphone-Nutzung in Deutschland. https://de.statista.com/themen/6137/smartphone-nutzung-in-deutschland/#:~:text=Die%20Anzahl%20der%20Smartphone%2DNutzer,in%20Deutschland%20ein%20internetf%C3%A4higes%20Smartphone (letzter Zugriff am 21.9.2021).

Thomas, Patrick/Jäger, Johannes M. (2020): #Neuland: Sicherstellung der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung in Zeiten der Covid-19-Pandemie. In: NZBau 2020, 623–628.

Wysk, Peter (2020): Planungssicherstellung in der COVID-19-Pandemie. In: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 2020, 905–910.

Dem Aufsatz zugrunde liegende Gesetze und Rechtsprechung

BauGB – Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. l S. 3634), zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert.

BVerwG – Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 6. Juli 1984 – 4 C 22.80 –, NJW 1985 S. 1570.

BVerwG – Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2008 – 4 BN 22.08 –, ZfBR 2008 S. 806.

BVerwG – Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 28. Juli 2010 – 4 BN 8.10 –, juris Rn. 5

EGovG – E-Government-Gesetz – Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2941).

GG – Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100–1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048) geändert.

GO – Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 9. März 2021 (GVBl. S. 74) geändert.

HGO – Hessische Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005. Gesamtausgabe in der Gültigkeit vom 1.4.2021 bis 30.9.2021. Stand: letzte berücksichtigte Änderung: Geltungsdauer des § 27 Abs. 3a verlängert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 11. Dezember 2020 (GVBl. S. 915).

NKomVG – Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576 – VORIS 20300 –), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juni 2021 (Nds. GVBl. S. 368).

OVG Lüneburg – Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Beschluss vom 4. Mai 2012 – 1 MN 218/11 –, BauR 2012, S. 1208–1212.

OVG Lüneburg – Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Urteil vom 19. April 2012 – 1 KN 23/11 –, BauR 2012, S. 1624f.

OVG Münster – Oberverwaltungsgericht Münster, Beschluss vom 8. Februar 2013 – 10 B 1239/12 –, BauR 2013, S. 746–748.

OVG Münster – Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 3. Mai 2017 – 7 D 25/15.NE –, juris Rn. 34.

VgMvG – Verbandsgemeinde- und Mitverwaltungsgesetz – Gesetz zur Einführung der Verbandsgemeinde und der Mitverwaltung vom 15. Oktober 2018 (GVBl. I/18 [Nr. 22], S. 22), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juni 2021 (GVBl. I/21, [Nr. 21], S. 5).

Ländliche Kleinstädte im Zeitalter der Digitalisierung

Ortsunabhängiges Arbeiten und Zwischennutzung am Beispiel des *Summer of Pioneers*

Julia Binder und Ariane Sept

Disziplinäre Reflexion

Urban Studies sind ein Forschungsfeld, das sich durch den interdisziplinären Blick auf Transformationen in Städten auszeichnet. Versteht man Stadtentwicklung als »aktiv betriebene[n] Veränderungsprozess von Städten, der zu sichtbaren und nicht-sichtbaren Ergebnissen führt, dabei aus den Verhaltensweisen, Diskussionen und Entscheidungen verschiedener Akteure resultiert und ständigen Wandel impliziert« (Sept 2018: 31), fällt der Blick auf deren baulich-materielle Struktur ebenso wie auf die soziale (Löw 2001) und kommunikative (Christmann/Knoblauch/Löw 2022) Konstruktion. Städte entwickeln sich nicht autark, sondern sind eingebunden in Netzwerke und Stoffströme, in denen Personen, Materialitäten, Ideen und Wissen zirkulieren. Mit den Begriffen *travelling concepts* (Healey 2012), *travelling ideas* (Tait/Jensen 2007) oder *policy mobility* (Cochrane/Ward 2012; McCann 2011) wird die räumliche Verbreitung und örtliche Implementierung von Ideen beschrieben. Die Innovationsforschung bezeichnet die Adaption erfolgreicher Ideen als *Innovationsdiffusion* (Rogers 2003; Schwarz/Howaldt/Kopp 2015). Die verschiedenen konzeptionellen Behälter resultieren vor allem aus ihrem unterschiedlichen disziplinären Hintergrund und Interessensschwerpunkt: Grundsätzlich steckt darin die Annahme, dass Ideen oder Konzepte lokal transformieren. Für die Kleinstadtforschung bietet eine solche Perspektive die Möglichkeit, auf die sozialräumliche Ausprägung der Dynamiken von Transformationen in Kleinstädten zu fokussieren. Damit einher geht die Forderung, Kleinstädte zwar durchaus als spezifische lebensweltliche Erfahrungsräume – etwa im Vergleich zur Großstadt oder zum Dorf – anzuerkennen, jedoch mit kontextbezogenen Fragestellungen zu untersuchen. Wir verstehen dementsprechend die Kleinstadt als interdisziplinären Forschungsgegenstand per se, der prozess- und strukturbezogen analysiert werden kann.

Unser Beitrag legt den Schwerpunkt auf die methodische Anwendung vergleichender Kleinstadtforschung mit Daten der empirischen qualitativen Sozi-

alforschung. Dabei analysieren wir ortsunabhängiges Arbeiten (als Dynamik) in seinen raumbezogenen Effekten (Transformationen) am Beispiel von Kleinstädten. Ausgehend von einer spezifischen Problem- und Bedarfslage ländlicher Kleinstädte werden Thesen aufgestellt, die in zukünftigen Forschungsagenden zu überprüfen sind.

1. Kleinstädte im Zeitalter der Digitalisierung als Forschungsgegenstand

»Kleinstädte und deren Entwicklung sind bisher explizit nicht Gegenstand der raumwissenschaftlichen Diskussion und der Forschungen zur Digitalen Transformation« (Porsche 2021: 156). Stattdessen müssten Kleinstädte »ihren Weg innerhalb der aktuellen Smart-City-Diskurse (also zwischen Top-down- und vorwiegend technologiegetriebenen Ansätzen für Großstädte) sowie der Smart-Country-Debatte (Bottom-up- und lokale bzw. regionale Akteursansätze für ländliche Räume) suchen« (ebd.: 155). Die raumwissenschaftliche Verortung von Kleinstädten in Smart-City-Debatten kritisiert den Fokus dieser Debatten auf großstädtische Ballungsgebiete (Hosseini et al. 2018) und beleuchtet die Implementierung technologischer Infrastrukturen zur Verbesserung der Lebensqualität (zu *small cities* in Finnland, vgl. Ruohomaa/Salminen/Kunttu 2019). Diskussionen zu *smart country* subsumieren Kleinstädte mitunter als Teil ländlicher Räume (Sept 2020) und umfassen insbesondere »digitale Daseinsvorsorge« sowie die »digitale Kluft« (Porsche 2021). Themen der Digitalisierung in Kleinstädten adressieren die nachhaltige Transformation verschiedener Sektoren wie Verkehr, Ver- und Entsorgung, Wohnen und Partizipation. Dabei stehen Kleinstädte vor spezifischen grundsätzlichen Herausforderungen, die sich in geringeren Personalressourcen der Verwaltung oder nicht ausreichend flächendeckender digitaler Infrastruktur (Breitband) widerspiegeln. Dass *smart* mit *sustainable* zusammengedacht werden soll, kann als allgemeines Merkmal digitaler Strategien von Kleinstädten beschrieben werden; die Wege und Maßnahmen zur smarten Kleinstadt bleiben jedoch orts- und themenspezifisch definiert.

Die Verortung von Kleinstädten zwischen Großstädten und ländlichen Räumen zeigt sich nicht nur in der Forschung, sondern auch in der Praxis. Während einige Kleinstädte im Programm »Modellprojekte Smart Cities« des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) gefördert werden, haben sich andere dem Projekt »Digitale Dörfer« des Fraunhofer IESE angeschlossen. Zwar kann dieses »Dazwischen« auch problematisch sein, wenn eigene Standortqualitäten nicht strategisch eingesetzt werden, aber ebenso dazu führen, dass sich Akteursnetzwerke kleinerer Städte je nach Situation flexibel als städtisch oder ländlich positionieren. So wird die Kleinstadt Bad Belzig gemeinsam mit ihrer

Nachbargemeinde Wiesenburg als Smart-City-Verbund gefördert und ist gleichzeitig »Smart Village Brandenburg«. Während Bad Belzig als Smart Village »langfristig die Digitalisierung ländlicher Regionen in Deutschland stärken [soll]« (mabb 2022), gilt es als Smart City aufzuzeigen, »wie die Qualitäten der europäischen Stadt in das Zeitalter der Digitalisierung übertragen werden können« (BBSR 2021). Hier wird das »Dazwischen« als Möglichkeitsraum aktiv erschlossen und systematisch zur Akquise von Fördermitteln genutzt: Die Kleinstadt kann im Kontext digitaler Transformationen als städtisch *und* ländlich firmieren.

Es lässt sich die Tendenz beobachten, Kleinstädte in der Forschung (Steinführer/Sondermann/Porsche 2021) und allgemeinen Förderung als eigenständigen Siedlungstyp zu stärken und dabei ihre spezifischen Herausforderungen für die digitale Transformation in den Blick zu nehmen.[1] Im Rahmen eines ExWoSt[2]-Sondierungsworkshops zeigte sich beispielsweise, »dass die digitale Transformation vielfach mit der wirtschaftlichen Zukunft der Kleinstädte verbunden wird« (Albers/Porsche 2020: 6). Zentrales Thema seien dabei vor allem »neue Produktions- und Arbeitsformen, die das flexible und ortsunabhängige Arbeiten […] – außerhalb der Metropolen – ermöglichen« (ebd.). Diese Betonung von Chancen für Kleinstädte durch neue, mobile Arbeitsformen deckt sich mit Hoffnungen, die für ländliche Räume schon länger diskutiert werden (Bähr et al. 2020; Dähner et al. 2019; Wolter/Schiller/Hesse 2018) und mit der erweiterten Homeoffice-Nutzung im Zuge der COVID-19-Pandemie deutlich an Fahrt aufgenommen haben (Bosworth et al. 2021).

Der vorliegende Beitrag nimmt diese Debatten auf und betrachtet die beiden Kleinstädte Altena und Homberg (Efze), die 2021 mit dem *Summer of Pioneers (SoP)* die Möglichkeiten ortsunabhängigen Arbeitens nutzen wollten und ortsunabhängig Arbeitende für einen vorab definierten Zeitraum einluden, um das jeweilige Stadtzentrum neu zu beleben. Die zwei Kleinstädte eignen sich für eine vergleichende Betrachtung, da sie (1) im selben Zeitraum 2021 Gastgeberinnen für den *Summer of Pioneers*[3] waren und damit unmittelbar auf den ersten SoP in Wittenberge folgten; (2) die Aktivitäten dort jeweils ihren räumlichen Schwerpunkt im Zentrum hatten und diese (3) in beiden Städten über (soziale) Medien rezipiert wurden. Beide Städte stellten für sechs Monate in Kooperation mit kommunalen Wohnungsbaugesellschaften oder privaten Eigentümer_innen kostengünstig Wohnraum zur Verfügung und schufen Co-Working-Spaces. Ortsunabhängiges Arbeiten wurde somit in eine

1 Die internationalen Debatten zu *small- and medium-sized towns* als Untersuchungsgegenstand (Wagner/Growe 2021; Demazière 2021, 2017; Servillo et al. 2014) sollen an dieser Stelle nicht weiter beleuchtet werden, zeigen aber das Problem von *scale* auf – die Referenz auf Größe variiert je nach planungskulturellem Kontext.

2 ExWoSt steht für »Experimenteller Wohnungs- und Städtebau«, ein Forschungsprogramm des BMI.

3 Mit Tengen gab es 2021 einen dritten Standort des SoP, dort stand aber nicht das Stadtzentrum im Fokus der Aktivitäten.

Strategie der Zwischennutzung eingebettet, was in Kleinstädten bisher als wenig erfolgversprechend galt. Es sollten »[s]chrumpfenden Mittelstädten und erst recht Kleinstädten […] keine übertriebenen Hoffnungen im Hinblick auf die Wirkungen des Instruments Zwischennutzung gemacht werden« (Rink/Görbing 2019: 601).

Um das Spannungsfeld von Zwischennutzung und ortsunabhängigem Arbeiten in Kleinstädten neu zu beleuchten, skizzieren wir die Erfahrungen des *Summer of Pioneers* in den zwei Kleinstädten. Forschungsleitend ist die Frage, inwiefern Digitalisierung (hier am Beispiel von ortsunabhängigem Arbeiten) im Rahmen von Zwischennutzungen eine Entwicklungschance für schrumpfende Kleinstädte in peripheren Regionen sein kann. Ziel unseres Beitrags ist es, Hypothesen zu den Chancen und Risiken zu entwickeln und weiteren Forschungsbedarf aufzuzeigen.

Das explorative Vorgehen basiert auf einer Dokumenten- und Medienresonanzanalyse (n = 40) sowie vertiefenden Experteninterviews mit Schlüsselakteur_innen (n = 8) in beiden Kleinstädten[4] und nutzt die Idee von *travelling concepts* zur theoretisch-konzeptionellen Sensibilisierung im Sinne eines »sensitizing concept« (Blumer 1954). Nach der konzeptionellen Verortung und einer allgemeinen Beschreibung des SoP (Kap. 2) konzentrieren wir uns in Kapitel 3 auf die Darstellung des empirischen Materials zu Altena (Kap. 3.1) und Homberg (Kap. 3.2) und stellen eine vergleichende Analyse der lokalen Akteursnetzwerke (Kap. 3.3) und der beobachteten Folgen (Kap. 3.4) an. Abschließend (Kap. 4.) präsentieren wir acht Thesen zu Chancen und Herausforderungen für die Praxis und die Forschung zu Kleinstädten.

2. *Summer of Pioneers* als *travelling concept*

Geht es um Digitalisierung in ländlich geprägten Räumen oder Klein- und Mittelstädten, ist ortsunabhängiges Arbeiten neben bedarfsorientierter Mobilität und Daseinsvorsorgeausstattung eines der großen Themen (Bosworth et al. 2021; Merrell et al. 2022). Mit der vermehrten Nutzung des Homeoffice und der Entstehung von Co-Working-Spaces geht in schrumpfenden ländlichen Kleinstädten nicht nur die Hoffnung einher, Pendelwege zu reduzieren und damit physische Mobilität teilweise durch virtuelle Mobilität zu ersetzen (BBSR 2017: 118), sondern auch, neue Nutzungen für leer stehende Gebäude zu finden und damit die Ortskerne vor allem tagsüber zu beleben und so schließlich auch für neue Einwohner_innen attraktiv werden zu lassen (Porsche 2021: 168).

4 Zu den befragten Schlüsselakteur_innen zählen Pionier_innen sowie Akteur_innen der Regionalentwicklung, der städtischen Wohnungsbaugesellschaften und der Agentur, die in Aktivitäten des SoP 2021 in beiden Kleinstädten involviert waren.

2019 fand im brandenburgischen Wittenberge der erste *Summer of Pioneers* als Initiative der Kommune in Zusammenarbeit mit einer privaten Agentur statt (Artus 2022: 10). Zentral war dabei, ortsunabhängig arbeitende Menschen aus Großstädten für einen begrenzten Zeitraum (bis zu sechs Monate) in das ländliche Wittenberge einzuladen. Diese sogenannten Pioniere sollten so kleinstädtische Lebenswelten kennenlernen und gleichzeitig den Ort über innovative Ideen und konkrete Aktionen oder Projekte aufwerten. Für die Zeit des Aufenthaltes stellte Wittenberge sowohl möblierte Wohnungen für eine (symbolische) Miete von 150 Euro pro Zimmer bzw. pro Person als auch einen Co-Working-Space zur Verfügung. Das Projekt bekam eine große überregionale Medienresonanz und weitere Kommunen zeigten Interesse am Format des SoP. Schon für das darauffolgende Jahr 2020 war eine Neuauflage im hessischen Homberg (Efze) geplant, die aufgrund von COVID-19 jedoch nicht stattfinden konnte. Aus diesem Grunde gab es 2021 den *Summer of Pioneers* in drei Kleinstädten: Homberg (Efze) in Hessen, Altena in Nordrhein-Westfalen und Tengen in Baden-Württemberg.

Damit wurde aus einer anfänglichen Idee an einem Ort ein diffundierendes *travelling concept*: Über klare inhaltliche Eckpunkte (das ortsunabhängige Arbeiten, Wissen und Ideen von außen und ein begrenzter Zeitraum vor Ort) betrachten wir den *Summer of Pioneers* als *travelling concept* (Tait/Jensen 2007). Tait und Jensen betonen die Notwendigkeit, eine Idee mit einer sozialen Umgebung zu verknüpfen, in der sie anerkannt wird und lokale Probleme adressiert (ebd.: 111). *Travelling concepts* sind demnach zu verstehen über Machtbeziehungen und Netzwerke, deren Erfolg abhängig ist von den relationalen Konfigurationen von Infrastruktur und Akteuren (ebd.: 125). Mediale Diskurse wirken hier als Narrative, die Akteursnetzwerke stärken oder schwächen können.

Internationale Forschungserkenntnisse zu *travelling concepts* und *policy mobilities* zeigen, dass Konzepte auf ihrer Reise von einem Ort zum anderen meist mutieren (Peck/Theodore 2010: 173). Die Übersetzung von Ideen in Politikansätze führt zu lokal verschiedenen Resultaten, da sie auf lokal spezifische Akteursnetzwerke und Ressourcen treffen. Somit sind es oft eher Bilder, Vorstellungen oder Symbole, die andernorts angenommen werden (Peck/Theodore 2010: 170; Sept 2018: 39). Folglich zeichnet sich unser methodisches Vorgehen dahingehend aus, dass wir Narrative des *Summer of Pioneers* in den Blick nehmen: Mediale Berichterstattung und Blogeinträge in sozialen Medien verorten die beiden Kleinstädte im Diskurs, Experteninterviews spiegeln akteursbezogene Bewertungen. Im Fall des SoP sind die dahinterstehenden Ideen oder Konzepte keinesfalls in ihren Ansätzen neu, sondern in ihrer Kombination. Der SoP als *travelling concept* setzt sich aus drei Elementen zusammen, die bereits in anderen lokalen Kontexten jeweils einzeln implementiert wurden: das Probewohnen in Görlitz, das die Stadt seit 2008 als Experimentierraum nutzt (Zöllter/Rößler/Knippschild 2022), Co-Working in ländlichen Räumen (Bähr et al. 2020; Dähner et al. 2021) und Zwischennutzung als Revitalisierungsstra-

tegie (Wolter/Schiller/Hesse 2018). Alle drei Ideen adressieren die Herausforderungen schrumpfender ländlicher Kleinstädte in peripheren Regionen in Konkurrenz um Fachkräfte sowie Ressourcen und zielen gleichzeitig auf soziales Miteinander und/oder baulichen Erhalt ab.

»Zwischennutzung wird überall da zum erfolgreichen Instrument, wo […] die grundlegenden Voraussetzungen, wie Leerstand, Brachflächen und eine kritische Masse an potenziellen Zwischennutzern vorhanden sind« (Rost 2018: 284). Da eine solche kritische Masse lange vor allem in Großstädten zu beobachten war, galten Zwischennutzungen in kleineren Städten bisher als eher schwierig umzusetzen (Rink/Görbing 2019; Rost 2018). Der SoP sorgt durch die Kombination mit dem Probewohnen dafür, dass Ideen und Wissen von außen in den kleinstädtischen Kontext hineingebracht werden und die Ressource Wissen mit einem einfach zu organisierenden Aufenthalt kombiniert wird. Dies kann als eine besondere Form der Zwischennutzung gelten und damit als Übersetzung eines in Großstädten etablierten Konzepts in den Kleinstadtkontext.

Es findet also zum einen die Kombination etablierter Ideen (Probewohnen, Co-Working, Zwischennutzung) in einem neuen räumlichen Kontext statt. Zum anderen kann der SoP selbst als *travelling concept* im Sinne einer Übersetzung von einem Ort in den nächsten gelesen werden. Dabei ist davon auszugehen, dass für eine erfolgreiche Übersetzung von Ideen zwischen verschiedenen Kontexten Akteursbeziehungen und dem Aufbau neuer Organisationen eine besondere Bedeutung zukommt (Tait/Jensen 2007: 113). Darüber hinaus wurde vielfach ein »Zusammenhang zwischen der Komplexität der Idee, der Komplexität der Netzwerke und der ›Einfachheit‹ von solchen Übersetzungen« (Sept 2018: 39) beobachtet. Konzepte mit »singular ownership control« (Tait/Jensen 2007: 124) – also einem oder nur wenigen steuernden Hauptakteuren – lassen sich offenbar einfacher übersetzen als solche, die eine Vielzahl von Akteuren benötigen, wie beispielsweise komplexe Modelle der kooperativen Stadtentwicklung. Unser gewählter Ansatz ist insofern als ein exploratives Vorgehen zu verstehen, als dass wir keine Bewertungen darüber treffen möchten, ob der SoP erfolgreich oder weniger erfolgreich durchgeführt wurde. Wir interessieren uns vielmehr für eine kritische Reflexion des SoP als *travelling concept* vor dem Hintergrund der besonderen Herausforderungen von Fachkräftemangel, Leerstand und Bevölkerungsrückgang in ländlich-peripheren Kleinstädten.

3. *Summer of Pioneers* in Altena (NRW) und Homberg (Hessen)

3.1 Altena – »Hier haben wir Platz!«

Das sauerländische Altena im Landkreis Märkischer Kreis in Nordrhein-Westfalen verlor im Zeitraum von zehn Jahren (2010–2020) ein Zehntel seiner Einwoh-

nerschaft (18.277 Einwohner_innen im Jahr 2010; 16.527 im Jahr 2020). Somit wird Altena vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung als *größere Kleinstadt* beschrieben, die überdurchschnittlich schrumpft (BBSR 2022). Nach RegioStaR-17-Klassifizierung gilt Altena als kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer metropolitanen Stadtregion.

Die Lage von Altena kann als peripher innerhalb dieser Region beschrieben werden – es brauche »eine halbe Stunde mit dem Regionalzug nach Hagen oder Dortmund und eine Stunde nach Köln« (A_20220331).[5] Wirtschaftlich geprägt von produzierendem Gewerbe (Draht, Stricknadeln) steht die Burg- und Drahtstadt Altena modellhaft für einen Umgang mit multidimensionalen Herausforderungen des Strukturwandels in peripheren Regionen. Das Stadtbild beschreiben unsere Gesprächspartner_innen wie folgt: »[...] industrieller Charme, in der Optik ein wenig Tristesse« (A_20220429), oder direkter als »verwahrlost und sehr ungepflegt« (A_20220414). In Altena zeigt sich der starke Bevölkerungsrückgang lebensweltlich im Rückbau der Daseinsvorsorge – es wird berichtet von fehlender Nahversorgung in innenstädtischer Ortslage und einem erfahrbaren Verlust von Lebensqualität.

Die im Vergleich zur Ballungsregion niedrigen Mietpreise bieten jedoch auch Standortvorteile. So gebe es vor allem für Gründer_innen genügend Flächen, wie eine Interviewpartnerin betont: »Hier haben wir Platz!« (A_20220429) Außerdem werden die naturnahe Umgebung, Freiraumqualitäten und weniger Luft- und Lärmverschmutzung als Stärken hervorgehoben. Hinsichtlich der Charakteristika von ländlich–städtisch kann Altena als *hybrides Raumkonstrukt* bezeichnet werden (Binder i. E.). So versucht ein Gesprächspartner, die Vermischung von städtisch und ländlich näher zu beschreiben:

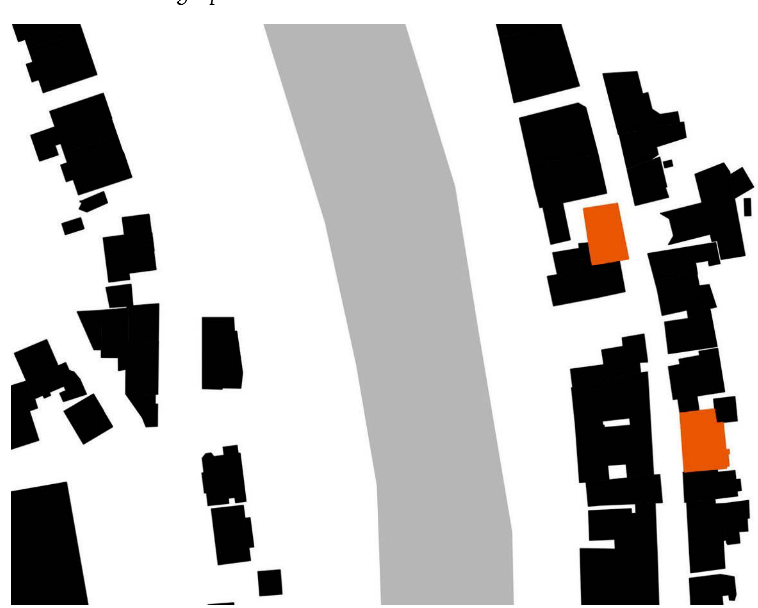
> »Es wird ja so platt gesagt, ›das Leben auf dem Land‹. Altena ist aber von der Art her ein Zwischending, so ein Hybridding, zwar fehlt einiges, aber das ist nicht das platte Land, man hat halt viel Industrie auch im Verhältnis zu anderen Städten, man hat drum herum einige größere Städte, man ist relativ nah am Pott oder im Pott [...].« (A_20220429)

Die Burg und der Fluss Lenne gelten als prägende Entwicklungsfaktoren. So wurde die Gesamtentwicklung entlang der Lenne bereits im Strukturförderprogramm »Regionale 2013« konzipiert. Der SoP, in Altena mit Mitteln der Städtebauförderung bezuschusst, startete am 1. Juni 2021. Fünfzehn Kreativ- und Digitalarbeiter_innen wurden ausgewählt und eingeladen, temporär bis November 2021 nach Altena zu ziehen und das »Rundum-Sorglos-Paket« – eine möblierte Wohnung sowie den zentral gelegenen Co-Working-Space Café Talstation und ein Ladenlokal in der Innen-

5 Abkürzungen dieser Form bezeichnen die geführten Interviews: A = Altena, H = Homberg, gefolgt vom Datum des Interviews im Format JJJJMMTT, bei mehreren Interviews am selben Tag folgt noch eine Nummerierung.

stadt – zu nutzen. Die Einrichtung der Wohnungen übernahm ein lokales Second-Hand-Kaufhaus. Ein wichtiger lokaler Akteur der Zwischennutzung, die Altenaer Baugesellschaft (ABG), stellte temporären Wohnraum bereit. Die Bedürfnisse der Pionier_innen waren heterogen: »[…] von der Azubi-WG zum Wohnen mit Kind, zum Glück hat die ABG ein großes Portfolio« (A_20220331_1). Die Koordinatorin des Projekts äußerte sich in einem Beitrag in einer regionalen Tageszeitung, dass neben Freiberufler_innen auch klassisch Vollzeitbeschäftigte eine Zielgruppe des Altenaer SoP gewesen seien.

Abb. 1: Co-Working-Space in der Kernstadt von Altena



Quelle: eigene Darstellung, bearbeitet von Vitória Fank Spohr auf der Basis von Open-Street-Maps

Die Aktivitäten der Pionier_innen konzentrierten sich räumlich auf den Co-Working-Space in der Kernstadt, zwei parallel zum Fluss gelegene Ladenlokale (siehe Abb. 1). Perspektivisch zu entwickeln wären Ansätze zur Revitalisierung der leer stehenden ehemaligen Münzdruckfabrik Brache am Schwarzenstein. Während des *Summer of Pioneers* sollten 15 Pionier_innen die Stadt als Experimentierraum erschließen, um im Sinne einer »einmaligen Chance gemeinsam mit den Menschen

vor Ort ein neues Kapitel in der Stadtentwicklung einzuläuten«.[6] Doch es kam anders. Das Extremwetterereignis des Hochwassers am 14. Juli 2021 überflutete zwar nicht die Wohn- und Arbeitsräume der Pionier_innen, doch es verschob Prioritäten. Der Umgang mit den Folgen der Flut wird unterschiedlich beschrieben: So berichtet die Projektkoordinatorin von der Unterstützung der Stadt mittels Foto- und Videodokumentationen der Unwetterfolgen und einer geplanten Konzeption digitaler Lösungen. Die befragten Pionier_innen erinnern sich hingegen, dass der Großteil der Eingeladenen mit der Notlage »heillos überfordert« oder sogar »von der Flut traumatisiert« (A_20220429_01) gewesen sei.

So ist die Gemeinschaft der Pionier_innen in Altena von Abwanderung gekennzeichnet; nach vier Monaten sind nur noch fünf von ihnen vor Ort. Die Gebliebenen versuchen dennoch, einer negativ konnotierten Außenwahrnehmung eigene Aktivitäten entgegenzusetzen. Ein Interviewpartner etwa schildert die Idee, Altena als Kommune für Do-it-yourself und Handwerk zu entwickeln. Ein weiterer Ansatz besteht in der Etablierung einer Brauerei, um durch das gemeinsame Brauen die Gemeinschaft zu stärken. Zudem wird die Kooperation mit der Wissenschaft gesucht. Zusammen mit Architektur-Studierenden der Hochschule Siegen präsentieren und diskutieren die Pionier_innen Entwürfe zur Revitalisierung der Schwarzenstein-Brache mit der lokalen Öffentlichkeit. Die Ergebnisse bleiben jedoch ohne nachhaltiges Potenzial der Implementierung. Ein Gesprächspartner bewertet etwa die vorgeschlagene Camping-Nutzung als »keine nachhaltige Lösung zur Wiederbelebung« (A_20220331_2).

Die mit den Pionier_innen verbundenen Hoffnungen werden als konkrete Anliegen sehr klar formuliert: »Wir haben ein gemeinsames Ziel, wir sind alle Idealisten. Es geht vor allem darum, Hochqualifizierte anzuwerben und im Kleinen etwas zu bewegen.« (A_20220331_2) Die befragten Pionier_innen sehen ihre Aufgabe primär in der Weiterbildung von Hochqualifizierten. Dazu schildern sie ihre Zusammenarbeit mit Designverbänden und bringen den Wunsch vor, eine Fortbildungsstätte im Bereich Design aufzubauen. Zudem sehen sie das ortsunabhängige digitale Arbeiten ganz allgemein als Möglichkeit, Innovationen aller Art voranzutreiben. Das durch den SoP geschaffene soziokulturelle Milieu wird als heterogen beschrieben: »Neues entsteht in Begegnung von Fremden, es müssen sich Gleichgesinnte treffen, aber hier sind nicht nur Digitalnerds, sondern auch Paare mit Kind.« (A_20220331)

Die Erwartungen der lokalen Bevölkerung an die Pionier_innen drücken sich ganz allgemein in dem Wunsch nach Verbesserung der Lebensqualität aus. So berichtet ein Interviewpartner: »Sie wünschen sich so, so, so, so sehr, dass etwas besser wird, dass das Umfeld attraktiver und lebenswerter wird, dass neue Perspektiven eröffnet werden, jeder sagt, hier muss was kommen.« (A_20220429_01)

6 https://altena-pioneers.de

Zusammenfassend lässt sich die Situation in Altena damit beschreiben, dass seitens der lokalen Bevölkerung eine hohe Erwartungshaltung an die Pionier_innen als Impulsgeber für Stadtentwicklung besteht. Sie werden als Akteur_innen von außen wahrgenommen, die kooperativ getragene neue Lösungswege gegen Schrumpfung und Stigmatisierung organisieren. Damit lassen sich Querbezüge zu Debatten von Koproduktion und sozialräumlichen Ungleichheiten herstellen, wie sie in der raumwissenschaftlichen Peripherisierungsforschung ihre Anwendung finden (Küpper/Steinführer 2015).

3.2 Homberg (Efze) – der Marktplatz als Campus

Die hessische Kleinstadt Homberg im Schwalm-Eder-Kreis mit ihren 13.926 Einwohner_innen (Stand 2020) hat in den vergangenen Jahren eine verstärkte Abwanderung erfahren und gilt als »sehr ländlich mit weniger guter sozioökonomischer Lage« (Thünen-Institut 2022). Eine Anbindung an den schienengebundenen Personenverkehr besteht schon seit den frühen 1980er-Jahren nicht mehr. Mit der Aufgabe eines Militärstandortes und der Schließung der Bundeswehrkaserne im Jahre 2005 gingen der Stadt zunächst Einwohner_innen, Kaufkraft und Arbeitsplätze verloren. Inzwischen hat sich zumindest die Bevölkerungsentwicklung stabilisiert und es kann – im Gegensatz zu Altena – nicht mehr von einer überdurchschnittlichen Schrumpfung gesprochen werden, stattdessen wird von einer »unklaren Entwicklungsrichtung« (BBSR 2022) ausgegangen. Aufgrund ihrer hohen Verschuldung stand die Gemeinde bis 2020 unter dem Kommunalen Schutzschirm (vgl. Slupina/Sütterlin 2018).

2017 begann Homberg, sich um die Aufnahme in das internationale Netzwerk Cittaslow zu bewerben, und wurde 2019 Mitglied. Das Netzwerk will vor allem die besondere Lebensqualität in kleineren Städten in Wert setzen. Grundannahme ist, dass sich in Kleinstädten urbane und ländliche Qualitäten miteinander verbinden (Sept 2018). Für Homberg geht es dabei neben der Förderung lokaler Produkte vor allem darum, den zentralen Marktplatz neu zu beleben. Trotz zahlreicher Sanierungsaktivitäten im mittelalterlichen Stadtkern stehen dort zahlreiche auch vormals gewerblich genutzte Räume leer. »Und in der zweiten Reihe zeigen viele Häuser Zeichen des Zerfalls« (Slupina/Sütterlin 2018: 11). Der Verein Bürger für Homberg gründete sich bereits 2007 mit dem Ziel, die Attraktivität der Stadt zu steigern und unter anderem bei der Pflege und dem Erhalt des Stadtbildes mit seinem Fachwerkbestand mitzuwirken. »Es scheint jedoch schwierig, eine Nutzung zu finden, welche die Stadt wieder mit Leben erfüllt« (ebd.).

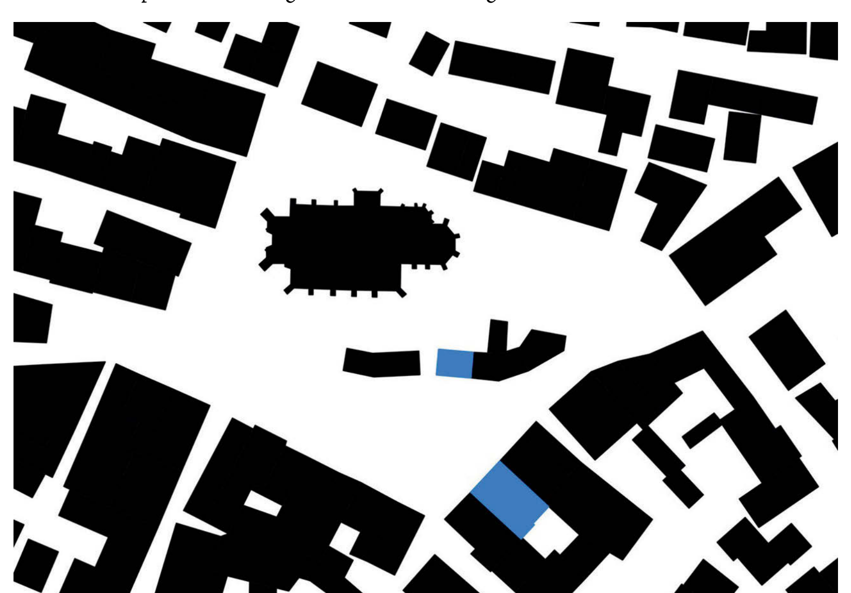
Inzwischen, so ein lokaler Akteur, ist am Marktplatz

> »die Substanz […] nicht nur erhalten worden, sondern wirklich gut rausgeputzt worden. Und das zieht dann eben auch in der Folge Privatinitiativen nach, und

es ist dadurch schon auch so eine gewisse Aufbruchsstimmung erzeugt worden. Die Menschen haben wieder gesehen, das ist ein schöner öffentlicher Platz, der untergenutzt ist.« (H_20220401)

Für Außenstehende besonders augenscheinlich ist »der frappierende Leerstand. […] also innerhalb der Innenstadt ziemlich viel Leerstand, auch direkt in den angrenzenden Gässchen und […] es gab extrem wenig Gastronomie.« (H_20220525)

Abb. 2: Marktplatz in Homberg mit Zwischennutzungen



Quelle: eigene Darstellung, bearbeitet von Vitória Fank Spohr auf der Basis von Open-Street-Maps

Der *Summer of Pioneers* in Homberg stellt einen konkreten Versuch dar, das Stadtzentrum rund um den Marktplatz neu zu beleben (siehe Abb. 2). Dieser zentrale Platz – so der Ansatz des SoP – solle als Campus für Wohnen und Arbeiten verstanden werden. Ein Teil der Wohnungen in frisch renovierten historischen Fachwerkhäusern am Marktplatz, der sich in städtischem Besitz befand, wurde – da zuvor unbewohnbar – durch den örtlichen Bauhof renoviert und mit überwiegend gebrauchten Möbeln eingerichtet. Wohnungen in Privateigentum wurden von der Stadt finanziell bezuschusst. Um zu verhindern, dass sich das Leben nur in der eigenen Wohnung abspielt, wurden Funktionen an gemeinschaftliche Orte ausgelagert. So

befanden sich in der ehemaligen Apotheke eine Gemeinschaftsküche, ein Waschraum und von der Stadt zur Verfügung gestellte E-Bikes. Der Marktplatz sollte so zur erweiterten Wohnung werden, die regelmäßig durchquert wird. Zudem hatte eine private Initiative in Kooperation mit der Stadt einen Co-Working-Space eingerichtet, der ebenfalls am Marktplatz liegt und fußläufig in wenigen Minuten von den Wohnungen erreicht werden kann. Für die Betreiber_innen des Co-Working-Space waren die Pionier_innen des SoP gleichzeitig die erste Nutzer_innengruppe.

Ab dem 1. Mai 2021 kamen 20 Pionier_innen aus Berlin, Bonn, Frankfurt a.M., Jena, Darmstadt, Wien und Hamburg im Alter von etwa 30 bis 60 Jahren nach Homberg, unter ihnen ein Unternehmensberater, Webentwickler_innen, Designer_innen, Kameraleute und eine Aufnahmeleiterin – »junge, gut ausgebildete, mobil arbeitende Menschen« (H_20220401), die bisher in Großstädten gelebt hatten. Finanziert wurde das Projekt unter anderem aus Mitteln der Stadtentwicklung und von Sponsoren wie dem lokalen Energiedienstleister.

> »Wir hatten mehrere Co-Working-Space-Panels, also quasi einen zentralen, einen weiteren Arbeitssatelliten, eine Gemeinschaftsküche, Waschsalon […]. Dann kam noch ein Wohnzimmer dazu, und so verschiedene Bausteine. Und alles ist halt genau exakt an diesem sehr, sehr kleinen Marktplatz, der im Endeffekt diagonal gemessen so 200 Meter nicht überschreitet. Das heißt Wohnungen, Büros, Gemeinschaftsflächen befinden sich hier auf einer Fläche, die vergleichbar ist mit einer größeren Büroetage.« (H_20220401)

Mit dem Projekt sollte gezeigt werden, dass die zentral gelegenen Fachwerkgebäude – »so krumm und schief und mit niedrigen Decken« (H_20220401) – zum Leben und Arbeiten attraktiv sein können. Im Gegenzug sollten die temporären Bewohner_innen Ideen für eine Belebung des Stadtzentrums entwickeln. Tatsächlich entstanden während der sechs Monate zahlreiche Initiativen, unter anderem wurde auf dem Marktplatz ein Hochbeet angelegt und es wurden Kunstausstellungen im ehemaligen Schuhgeschäft, ein Open-Air-Kino-Abend sowie Sundowner-Events auf dem Burgberg organisiert. Zudem wurden Konzepte und Anträge für neue Projekte, darunter ein Maker-Space, geschrieben.

3.3 Homberg und Altena als Experimentierräume für Koproduktion von Stadt

Die zentralen lokalen Akteur_innen in Homberg sind der Ideengeber und Inhaber der begleitenden Agentur, der Bürgermeister und ein junger Selbstständiger, der, nachdem er einige Jahre auswärts gelebt hatte, wieder in seine Heimat zurückkehrte und das Netzwerk HOMEberger[7] gründete. Dies ist ein Zusammenschluss lokaler

7 https://www.homeberger.de/

Unternehmer_innen, die als »Beispiel dafür stehen [wollen], dass man diese Region auch ganz anders sehen kann, dass man hier ganz tolle Sachen machen kann […], die dazu ermutigen, auch noch mehr zu machen« (H_20220401). Ihr Ziel ist es, ein positives, in die Zukunft gerichtetes Image der Region zu stärken. Die Mitglieder des Netzwerks wurden zu wichtigen Unterstützenden und Impulsgeber_innen des SoP.

In Altena sind die zentralen Akteur_innen zwei junge Selbstständige, ein Verantwortlicher der Altenaer Baugesellschaft und eine Akteurin der Regionalentwicklung. Altenaer Unternehmen waren hingegen kaum in die Durchführung des *Summer of Pioneers* eingebunden: »Ich kann mich nicht erinnern, dass da wer dabei war.« (A_20220414) Somit kann das Netzwerk in Altena als weniger stark als das in Homberg bewertet werden.

Darüber hinaus sind lokale Vereine – die etwa auch zahlreiche Kulturveranstaltungen organisierten – in beiden Städten zu wichtigen Akteuren geworden, auch für die Pionier_innen. Das Verhältnis zwischen beiden Gruppen war in Homberg nicht von Beginn an einfach, denn die Pionier_innen galten diesen lokalen Akteur_innen »erst als Wettbewerber […], bis wir das dann irgendwann in Gesprächen auch mal geklärt haben konnten« (H_20220525). Als zentral für den Erfolg in Homberg ist auch der Stadtmarketingverein anzusehen, der mit den Pionier_innen »voll integriert ist« (H_20220525). Schließlich trugen zweifelsohne die Pionier_innen selbst maßgeblich zum Gelingen des *Summer of Pioneers* bei. Zuvor einander unbekannt, fanden sie sich gleich zu Beginn ihres Aufenthalts in Homberg als Gruppe zusammen, obwohl das gemeinsame Arbeiten aufgrund der Corona-Einschränkungen zunächst nicht so einfach möglich war: Sie unternahmen lange Spaziergänge, um die Stadt zusammen zu erkunden und dabei Ideen zu entwickeln. Die klar definierte Zeit von sechs Monaten stärkte das Netzwerken und Gemeinsame-Ideen-Entwickeln für die (zumindest temporäre) Belebung der Kleinstadt.

Anders war die Situation in Altena: Aufgrund der Hochwasserkatastrophe im Sommer 2021 kam der *Summer of Pioneers* an die Grenzen von Co-Working, Probewohnen und Zwischennutzung. Wie in Homberg waren die ersten Wochen von gemeinsamen Aktivitäten geprägt. Insbesondere das Kennenlernen und der Austausch sowie die Aussicht, den SoP vor Ort gemeinsam gestalten zu dürfen, wurden positiv bewertet. Als problematisch nahmen die Pionier_innen ihre unklare Position innerhalb der Kooperation mit der Stadt wahr. Sie schildern, dass ihre eigene finanzielle Beteiligung in der Öffentlichkeit nicht gesehen worden sei: »Wir haben Wohnungen gemietet, wir haben Geld gelassen, wir sind jeden zweiten Tag essen gegangen.« (A_20220429) Demgegenüber empfanden Teile der lokalen Bevölkerung die Pionier_innen als von der Stadt bezahlte öffentliche Akteur_innen, die aber eigentlich nur »Arbeitslose« seien. Dazu komme die fehlende Anerkennung seitens politischer Verantwortungsträger_innen. Es habe keine Verabschiedung vonseiten der Stadt gegeben, die Pionier_innen fühlten sich dann »eher [als] eine Belastung,

und wir wurden abgeschrieben« (A_20220429). Im Kontext der vom Strukturwandel betroffenen Kleinstadt Altena trafen die Pionier_innen somit auf eine Umgebung, die sie wahlweise als öffentliche Akteur_innen negativ konnotierte oder davon ausging, dass sie entscheidende Entwicklungsimpulse liefern würden. In den über den SoP initiierten oder erhofften Prozessen der Koproduktion von Stadt wurden die Pionier_innen mit unterschiedlichen, teilweise überhöhten Erwartungshaltungen konfrontiert.

Die Erfahrungen in den beiden Kleinstädten zeigen vor allem, dass ein Zusammenspiel der temporären Bewohner_innen mit den lokalen Akteur_innen sowie gemeinsame Diskussionen auf Augenhöhe notwendig sind. Dazu müssen beide Seiten aufeinander zugehen. Die von Tait und Jensen (2007) beschriebene Konfiguration von Infrastruktur und Akteuren zeigt die unterschiedliche Stärke der Netzwerke in den beiden Kleinstädten. Da in Altena im zuvor definierten Zeitraum von sechs Monaten keine Gruppe von Pionier_innen kontinuierlich anwesend war, bildete sich ein weniger starkes Netzwerk aus.

Schließlich prägten die medialen Diskurse, wie die Initiativen in den beiden Kleinstädten wahrgenommen wurden. Der SoP in Homberg erweckte viel Medieninteresse, es wurde bundes- und sogar europaweit berichtet. »[E]s waren alle hier, bis Dagens Nyheter, größte schwedische Tageszeitung, mit Fotografen aus Stockholm angereist.« (H_20220401) Dies habe einerseits »das Selbstbewusstsein in der Bevölkerung auch total gesteigert« (H_20220401), andererseits aber Kritik provoziert:

> »Kritik von den Menschen, auch hier in der Region von Homberg, die sich hier mitunter schon seit Jahrzehnten engagieren, […], die aber nie beachtet wurden. Sondern jetzt kommen halt so 20 Hipster und auf einmal rammeln in Bussen die Journalisten aufs Dorf und beschäftigen sich nur mit ihresgleichen.« (H_20220401)

Die Medienberichterstattung in Altena war hingegen weniger überregional und schon gar nicht international. Es gab teilweise sogar negative Presseresonanz im Sinne von »mit Realität wenig zu tun [gehabt]« (A_20220429_01). Geht man davon aus, dass über massenmediale Berichterstattung Räume konstruiert werden (Christmann/Knoblauch/Löw 2022), kann in der unterschiedlichen öffentlichen Resonanz an beiden Orten ein weiterer Grund für die ungleichen Folgen vermutet werden, die im folgenden Abschnitt näher erläutert werden.

3.4 Folgen

Die Folgen, die sich aus den *Summer of Pioneers* in Altena und Homberg ergeben, lassen sich bisher kaum einschätzen. In Homberg wurde aufgrund der positiven Erfahrungen im Anschluss der *Winter of Pioneers* durchgeführt. Einige der Pionier_innen blieben auch vor Ort wohnen. Trotz der Einschränkungen durch die Coronapande-

mie, die etwa dazu führten, dass der Co-Working-Space nur von den Teilnehmenden des SoP genutzt werden konnte, gelang es im Sommer, den Marktplatz mit neuem Leben zu füllen. Damit ist für die Organisator_innen ein wichtiges Ziel erreicht:

> »Es gibt durchaus auch Leute, die wollen ganz knallharte Ergebnisse hören. Aber für mich ist es tatsächlich viel wichtiger, dass das in einer Zeit, wo wir viel über Visionen und Utopie sprechen, dass man die auch mal begreifbar macht.« (H_20220401)

In Altena kam es nicht zur Verlängerung des SoP. Einige der Pionier_innen blieben zwar vor Ort, hierbei handelte es sich jedoch um Rückkehrende:

> »Ich bin geboren in […], bin aber die ersten sechs Jahre dann aufgewachsen in Altena. Und ich bin dann danach erstmal nach […] und in die weite Welt hinausgezogen und der Job hat uns beide dann hierher zurückverschlagen.« (A_20220429_01)

Doch auch unter denjenigen, die Altena nach dem SoP wieder verließen, gab es das Bedürfnis, der Region etwas zurückzugeben:

> »Wir sehen hier auch Chancen, wie wir etwas aufbauen können und wie wir uns hier verwirklichen können, gerade auch mit unserem Unternehmen. Wir gingen weg und wollten nicht gerne wiederkommen, deswegen die Projektidee, ich musste etwas zurückgeben.« (A_20220429_02)

Eine weitere direkte Folge des SoP in Homberg ist die Weiterentwicklung des Marktplatzes als Campus und die Teilnahme am deutschlandweiten Beteiligungsprojekt LOSLAND[8] zur Entwicklung als enkeltaugliche Stadt. Der Marktplatz soll als Campus verstetigt werden, indem die Wohnungen, die zunächst für die Pionier_innen hergerichtet wurden, monateweise über eine digitale Plattform als Gästewohnungen vermietet werden. Menschen, die sich vor Ort in Projekten engagieren, sollen vergünstigt dort wohnen können. Außerdem wird am Marktplatz ein Multifunktionshaus mit Musik- und Kunstschule sowie Experimentierräumen für Eltern und Kinder eröffnen. Die Leitenden des Campus-Entwicklungsprojekts sind zwei Personen, die im Rahmen des SoP als Pionier_innen nach Homberg gekommen waren (H_20220525). Zudem haben einige der Pionier_innen vor Ort eigene Unternehmen gegründet.

> »Es gibt zum Beispiel eine junge Frau, die ist auch Psychologin und die macht eine Trauerbegleitung, beispielsweise für Jugendliche und Kinder hier in der Innenstadt, und hat jetzt hier auch ein eigenes Office dafür eröffnet. […] Oder das Biohof-Kaffee […]. Also es gibt ganz schöne Beispiele, auch das sind tatsächlich

8 https://losland.org/

> Neugründungen. Und sie und die Leute haben auch ihren ersten Wohnsitz hier.« (H_20220525)

Ein ehemaliger Pionier arbeitet inzwischen bei der Stadt Homberg als Stadtmanager und Landlotse, wobei seine Erfahrungen als Neuankömmling bewusst genutzt werden. Es sei seine »Aufgabe, Menschen, die neu in die Stadt kommen, und dazu gehören zum Beispiel auch Flüchtlinge aus der Ukraine, schneller zu integrieren« (H_20220525).

Auch in Altena kommt es zu Neugründungen. Ein Verantwortlicher der Altenaer Baugesellschaft macht deutlich, dass das Gefühl der Verantwortung, selbst aktiv zu werden, die Entscheidung forciert habe, einen Laden zu eröffnen. Ein Mietzuschuss aus Mitteln der Landesförderung über zwei Jahre habe dazu beigetragen, den Schritt der Neugründung zu wagen: »[I]ch kann hier nicht herumlaufen [und sagen], es muss sich was ändern, wir müssen was tun, also haben wir uns entschieden […], auch einen Laden zu eröffnen […].« (A_20220414) Zwei ehemalige Pioniere managen heute einen Co-Working-Space in einer nahe gelegenen Kleinstadt. Sie betonen, wie wichtig es sei, Altena als Teil einer gewachsenen Struktur zu betrachten und das Zusammenspiel mit den umliegenden Städten zu berücksichtigen. Es wird deutlich, dass sie ortsunabhängiges Arbeiten als Entwicklungsmöglichkeit für ländliche Kleinstädte in peripheren Regionen sehen.

Digitalisierung und damit die Möglichkeit ortsunabhängigen Arbeitens wird vor allem in Homberg auch als wirtschaftliche Chance für die Region gesehen: »[…] dass sich im Recruiting dadurch ganz neue Möglichkeiten ergeben. […] hier gibt es einen großen Fachkräftemangel. Es ist nicht so, dass es keine hoch qualifizierten Jobs gäbe, sondern die sind unterbesetzt.« (H_20220401)

Für Irritationen sorgte bei Teilen der lokalen Bevölkerung der scheinbar fehlende Bezug mancher Aktivität zur Digitalisierung. So brachte der als Digitalprojekt angekündigte *Summer of Pioneers* ein Hochbeet mit Tomatenpflanzen und andere völlig analoge Projekte hervor. »Digitalisierung bedeutet ja nicht, dass wir jetzt alle nur noch mit so einer Brille rumlaufen […], sondern dass Digitalisierung uns, und das haben wir auch ein bisschen provoziert als Gesellschaft, mobiler macht als das Auto.« (H_20220401) Intendiertes Ziel des SoP in Homberg war somit auch, das Bild von Digitalisierung als reines Hightech zu verändern und vor allem den Mobilitätsaspekt mehr in den Vordergrund der Wahrnehmung zu rücken.

4. Acht Thesen zur Koproduktion von Kleinstadt

Unser Beitrag untersucht ein konkretes Format von Zwischennutzung und Probewohnen in Kombination mit ortsunabhängigem Arbeiten in zwei ländlichen Kleinstädten vor dem Hintergrund der Digitalisierung. Altena und Homberg wurden

temporär zu Experimentierräumen für eine Stadtentwicklung, die wir als Koproduktion von Stadt beschrieben haben. Akteursnetzwerke aus privaten, öffentlichen und zivilgesellschaftlichen Trägern gestalteten diesen Prozess maßgeblich.

Mit *Summer of Pioneers* streben Kleinstädte an, ihre Attraktivität zu steigern und Neues auszuprobieren. Das Format kann gleichzeitig als *travelling concept* gelesen werden, das an unterschiedlichen Orten implementiert wird und vergleichsweise einfach übertragbar ist. Die sehr unterschiedlichen Umsetzungsnarrative in Altena und Homberg sowie die bislang nur sehr geringe Zahl an Kleinstädten, die dieses Format ausprobiert haben, lassen bisher kaum allgemeine Schlussfolgerungen hinsichtlich der Erfolgschancen oder der langfristigen Folgen des Formats zu. Aus den beschriebenen Erfahrungen in den beiden Kleinstädten können aber erste Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen für die Praxis sowie neue Fragestellungen für die weitergehende Forschung generiert werden. Diese sind im Folgenden in acht Thesen zusammengefasst.

These 1: Mit dem *Summer of Pioneers* können neue Netzwerke von Akteur_innen aus Kommunen, lokaler Zivilgesellschaft und Wirtschaft sowie ortsunabhängig arbeitenden Berufstätigen entstehen. Ob diese Netzwerke zu einer – auch längerfristigen – Belebung von Kleinstädten führen, scheint in hohem Maße vom Engagement Einzelner und der Entstehung eines Zusammengehörigkeitsgefühls abhängig zu sein. Es gilt, diese Netzwerke hinsichtlich von Macht und Ressourcen genauer zu untersuchen.

These 2: Das *travelling concept* des *Summer of Pioneers* ist als sozioökonomische Innovation zu bewerten, das andernorts erfolgreich etablierte Ideen miteinander kombiniert – Probewohnen, Co-Working und Zwischennutzung. Abhängig von der Infrastruktur und den Interaktionen der jeweiligen Akteursnetzwerke vor Ort führt das Konzept zum Erfolg. Die mediale Berichterstattung ist ein wichtiger Impulsgeber für eine diskursbasierte analytische Auseinandersetzung mit dem SoP als *travelling concept*.

These 3: Kurze Wege und die enge Verknüpfung urbaner und ländlicher Qualitäten gelten als die großen Potenziale von Kleinstädten. Diese müssen jedoch im öffentlichen Raum auch gelebt werden. Rund um den Homberger Marktplatz wurde dies im *Summer of Pioneers* scheinbar erfolgreich getan. Das italienische Kleinstadtmodell mit vitalem öffentlichem Leben auf der zentralen Piazza kann als Vorbild dienen, muss jedoch mit unterschiedlichen Aktivitäten gefüllt werden. Hier kann eine kritische Reflexion öffentlicher Räume hilfreich sein: Wie können Freiräume mit Aufenthaltsqualitäten in zentraler Lage geschaffen werden, die nicht nur Orte des Konsums sind und gleichzeitig Anlässe für regelmäßiges Durchqueren und Verweilen bieten?

These 4: Zwischennutzung kann in Kleinstädten funktionieren. Aufgrund des kleinen Kreises potenziell Nutzender scheint es erfolgversprechend, eine Gruppe »Erstnutzende« von außen zu rekrutieren. Nur wenn es dieser Gruppe gelingt, auch andere, fest vor Ort lebende Menschen zu integrieren, können sich zum Beispiel Co-Working-Spaces dauerhaft etablieren. Rückkehrende können diese Impulsfunktion ebenfalls übernehmen. So kann ein Zusammenspiel von ortskundigen und ortsfremden Akteur_innen die Koproduktion von Kleinstadt begünstigen.

These 5: Im Zuge der Möglichkeiten ortsunabhängigen digitalen Arbeitens entwickelt sich ein neuer Markt zwischen Tourismus und Kurzzeitwohnen. Statt Zweitwohnsitze zu fördern, sollten Kleinstädte in Kooperation mit kommunalen, genossenschaftlichen oder privaten Wohnungseigentümer_innen Modelle entwickeln, Wohn- und Arbeitsorte auch temporär zur Verfügung zu stellen. Ortsunabhängiges Arbeiten kann eine Chance zur Belebung innerstädtischer Leerstände und öffentlicher Räume in schrumpfenden, peripheren Kleinstädten sein, die es weiter zu untersuchen gilt.

These 6: Der *Summer of Pioneers* ist eine Idee, die auf bestimmte »urban konnotierte« Bilder digitaler Lebenswelten verweist und ganz bewusst großstädtische Milieus anziehen will. Dies kann in ländlichen Kleinstädten mit realen Problemlagen wie Leerstand, Verfall oder Strukturwandel sowohl Irritationen und Abwehrhaltungen auslösen als auch Neugier und Aufbruchsstimmung generieren. Perspektivisch ist daher zu beobachten, inwiefern Digitalisierung zu einer kooperativen Entwicklung von Kleinstädten beitragen kann.

These 7: Die hohe mediale Aufmerksamkeit für die *Summers of Pioneers* steht im Zusammenhang mit den Netzwerken der Haupakteure im Journalismus. Die Berichterstattung über die Pionier_innen, die sich vermeintlich mutig auf das »Abenteuer Kleinstadt« einlassen, garantiert den beteiligten Kommunen zwar mediale Aufmerksamkeit, kann bei bereits langjährig vor Ort Engagierten aber auch zu Frustration führen. Es ist zudem davon auszugehen, dass die weitere Ausrollung des SoP in anderen Kleinstädten weniger mediales Interesse nach sich ziehen wird. Für aktuell am SoP interessierte schrumpfende Kleinstädte besteht daher das Risiko, dass Hoffnungen geweckt werden, die sich nicht erfüllen.

These 8: Der *Summer of Pioneers* ist als *travelling concept* mit *singular ownership control* zu verstehen. Dies führt für die beteiligten Kleinstädte zu einer Abhängigkeit von der durchführenden bzw. koordinierenden Agentur und ist gleichzeitig Ausdruck einer unternehmerischen Stadtentwicklung. Mit privaten Kommunikationsagenturen und anderen Beratungsunternehmen entsteht ein neuer Akteurstyp, der neben den klassischen Planungsbüros Kleinstadtentwicklung mitgestaltet. Die feh-

lenden insbesondere personellen Ressourcen der öffentlichen Hand werden hier erfolgreich als Lücke adressiert. Perspektivisch gilt es für die Praxis, öffentliche Akteure in Kleinstädten entsprechend zu empowern und auszustatten. In der Forschung ist zu fragen, inwiefern mit der Digitalisierung ein neuer Typ unternehmerischer Kleinstadtentwicklung entsteht und die Prozesse der Koproduktion von Stadt gestaltet und mitbestimmt.

Literatur

Albers, Hans-Herman/Porsche, Lars (2020): Sondierungsworkshop – Digitale Transformation und Kleinstadtentwicklung. Experimenteller Wohnungs- und Städtebau – Pilotphase Kleinstadtakademie. Berlin: BBSR.

Artus, Diana (2022): Lockruf nach Wittenberge. In: BauNetzwoche #590, 10–14. https://www.baunetz.de/baunetzwoche/baunetzwoche_ausgabe_7819936.html (letzter Zugriff am 5.8.2022).

Bähr, Ulrich/Biemann, Juli/Lietzau, Jule/Hentschel, Philipp (2020): Coworking im ländlichen Raum. Menschen, Modelle, Trends. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): Raumordnungsbericht 2017. Daseinsvorsorge sichern. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021): Modellprojekte Smart Cities. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/smart-cities/smart-cities-node.html (letzter Zugriff am 4.3.2022).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2022): Wachsen und Schrumpfen von Städten und Gemeinden. https://gis.uba.de/maps/resources/apps/bbsr/index.html?lang=de (letzter Zugriff am 24.8.2022).

Binder, Julia (im Erscheinen): Smarte Regionen. In: Ulrich Ermann/Malte Höfner/Sabine Hostniker/Ernst Michael Preininger/Danko Simić (Hg.), Die Region. Eine Begriffserkundung. Bielefeld: transcript, 254–262.

Blumer, Herbert (1954): What is Wrong with Social Theory? In: American Sociological Review 19/1, 3–10.

Bosworth, Gary/Whalley, Jason/Füzi, Anita/Merrell, Ian (2021): Rural coworking: »It's becoming contagious«. Doi: 10.1080/13673882.2021.00001096 (letzter Zugriff am 22.8.2022).

Christmann, Gabriela B./Knoblauch, Hubert/Löw, Martina (Hg.) (2022): Communicative constructions and the refiguration of spaces. Theoretical approaches and empirical studies. Abingdon/New York: Routledge.

Cochrane, Allan/Ward, Kevin (2012): Researching the Geographies of Policy Mobility: Confronting the Methodological Challenges. In: Environment and Planning A: Economy and Space 44/1, 5–12.

Dähner, Susanne/Reibstein, Lena/Slupina, Manuel/Klingholz, Reiner/Hennig, Silvia/Gruchmann, Gabriele (2019): Urbane Dörfer. Wie digitales Arbeiten Städter aufs Land bringen kann. Berlin: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung.

Dähner, Susanne/Reibstein, Lena/Amberger, Julia/Sütterlin, Sabine/Slupina, Manuel/Hinz, Catharina (2021): Digital aufs Land. Wie kreative Menschen das Leben in Dörfern und Kleinstädten neu gestalten. Berlin/Ludwigsburg: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung.

Demazière, Christophe (2017): Small and medium sized towns: at the margins of urban studies? In: Abdelillah Hamdouch/Torill Nyseth/Christophe Demazière/Anniken Forde/José Serrano/Nils Aarsaether (Hg.), Creative Approaches to Planning and Local Development. Insights from Small and Medium-Sized Towns in Europe. London: Routledge, 22–35.

Demazière, Christophe (2021): Small towns. Theoretical background and research issues. Exploring the diversity of small towns in France. In: Jerzy Banski (Hg.), The Routledge Handbook of Small Towns. New York: Routledge.

Healey, Patsy (2012): The universal and the contingent: Some reflections on the transnational flow of planning ideas and practices. In: Planning Theory 11/2, 188–207.

Hosseini, Sabiölla/Frank, Leonhard/Fridgen, Gilbert/Heger, Sebastian (2018): Do Not Forget About Smart Towns: How to Bring Customized Digital Innovation to Rural Areas. In: Business & Information Systems Engineering 60/3, 243–257.

Küpper, Patrick/Steinführer, Annett (2015): Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen zwischen Ausdünnung und Erweiterung: ein Beitrag zur Peripherisierungsdebatte. In: Europa Regional 23, 44–59.

Löw, Martina (2001): Raumsoziologie. Frankfurt a.M.: Suhrkamp (Taschenbuch Wissenschaft).

mabb – medienanstalt berlin brandenburg (2022): Smart Village – Die digitale Zukunft ländlichen Raums. https://www.mabb.de/smart-village.html (letzter Zugriff am 4.3.2022).

McCann, Eugene (2011): Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Toward a Research Agenda. In: Annals of the Association of American Geographers 101/1, 107–130.

Merrell, Ian/Füzi, Anita/Russell, Emma/Bosworth, Gary (2022): How rural coworking hubs can facilitate well-being through the satisfaction of key psychological needs. In: Local Economy 36/7–8, 606–626.

Peck, Jamie/Theodore, Nik (2010): Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. In: Geoforum 41/2, 169–174.

Porsche, Lars (2021): Kleinstädte – digital, smart oder intelligent? In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 155–176.

Rink, Dieter/Görbing, Marie (2019): Zwischennutzungen in unterschiedlichen urbanen Kontexten. Die Beispiele Leipzig und Dessau-Roßlau. In: Raumforschung und Raumordnung. Spatial Research and Planning 77/6, 601–615.

Rogers, Everett M. (2003 [1962]): Diffusion of Innovations. New York: Free Press.

Rost, Christian (2018): Die temporäre Kleinstadt – Das Konzept der Zwischennutzung als Instrument kreativer Stadtentwicklung unter Schrumpfungsbedingungen. In: Katja Wolter/Daniel Schiller/Corinna Hesse (Hg.), Kreative Pioniere in ländlichen Räumen. Innovation & Transformation zwischen Stadt & Land. Stuttgart: Steinbeis-Edition, 269–288.

Ruohomaa, Heikki/Salminen, Vesa/Kunttu, Iivari (2019): Towards a Smart City Concept in Small Cities. In: Technology Innovation Management Review 9/9, 5–13.

Schwarz, Michael/Howaldt, Jürgen/Kopp, Ralf (2015): Soziale Innovation im Wechselspiel von Erfindung und Nachahmung – Eine praxistheoretische Perspektive mit Rekurs auf die Sozialtheorie von Gabriel Tarde. In: Österreichische Zeitschrift für Soziologie 40/4, 411–428.

Sept, Ariane (2018): Entschleunigung in Klein- und Mittelstädten. Cittaslow als soziale Innovation in der Stadtentwicklung. Lemgo: Rohn.

Sept, Ariane (2020): Thinking Together Digitalization and Social Innovation in Rural Areas: An Exploration of Rural Digitalization Projects in Germany. In: European Countryside 12/2, 193–208.

Servillo, Loris/Atkinson, Rob/Smith, Ian/Russo, Antonio/Sýkora, Ludek/Demazière, Christophe/Hamdouch, Abdellilah (2014): Town. Small and medium sized towns in their functional territorial context. Final Report. Luxemburg: ESPON.

Slupina, Manuel/Sütterlin, Sabine (2018): Land mit Zukunft. Neue Ideen vom Runden Tisch. Berlin: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung.

Steinführer, Annett/Porsche, Lars/Sondermann, Martin (Hg.) (2021): Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover. https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/fb/fb_016/fb_016_gesamt.pdf (letzter Zugriff am 22.8.2022).

Tait, Malcolm/Jensen, Ole B. (2007): Travelling Ideas, Power and Place: The Cases of Urban Villages and Business Improvement Districts. In: International Planning Studies 12/2, 107–128.

Thünen-Institut (2022): Landatlas. Ausgabe 24.8.2022. https://karten.landatlas.de/app/landatlas (letzter Zugriff am 24.8.2022)

Wagner, Madelaine/Growe, Anna (2021): Research on Small and Medium-sized Towns. Framing a new field of inquiry. In: World 2/1, 105–126.

Wolter, Katja/Schiller, Daniel/Hesse, Corinna (2018): Kreative Pioniere in ländlichen Räumen. Innovation & Transformation zwischen Stadt & Land. Stuttgart: Steinbeis-Edition.

Zöllter, Constanze/Rößler, Stefanie/Knippschild, Robert (2022): Stadtlabor Görlitz. In: DBZ 1/2022. https://www.dbz.de/artikel/dbz_Stadtlabor_Goerlitz_3721361.html (letzter Zugriff am 15.6.2022).

Die Kleinstadt als Hemmschuh der Mobilitätswende?

Herausforderungen und Lösungsansätze für die Mobilitätswende in Kleinstädten

Maximilian Birk, Volker Blees und Anna Jäger

Disziplinäre Reflexion

Verkehrswissenschaft setzt sich zwingend auch mit Raumstrukturen als Ursache und Auslöser von Ortsveränderungen auseinander: Unterschiedlich strukturierte Räume und Städte bedingen – bei raumübergreifend grundsätzlich vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen – unterschiedliche Formen und Arten von Verkehr. Für die Verkehrswissenschaft spielt daher stets auch eine Rolle, ob Siedlungen klein oder groß sind und welche Siedlungsfunktionen vor Ort vorhanden und prägend sind. Damit sind auch Kleinstädte mit ihren charakteristischen funktionalen Strukturen und Aufgaben und mit ihren Unterschieden zu anderen Stadt- und Siedlungstypen notwendiger Gegenstand verkehrswissenschaftlicher Betrachtung.

Neben der verkehrserzeugenden Dimension von Kommunen nimmt zeitgemäße Verkehrswissenschaft, verstanden als Teil einer transformativen Planungswissenschaft, stets auch Governance-Strukturen sowie fachliche und politische Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Blick: Sie bilden die Grundlagen der Verkehrssystemgestaltung, die mit der oben genannten Verkehrsnachfrage interagiert. Auch hier unterscheiden sich die verschiedenen Größenklassen von Kommunen, beispielsweise indem ihnen der normative Rahmen unterschiedliche Pflichten und Befugnisse zuweist oder indem sie typischerweise über unterschiedliche (Finanz- und Personal-)Ressourcen verfügen.

Für die Verkehrswissenschaft ist es mithin aus disziplinärer Sicht von mehrfacher Bedeutung, auf der Suche nach Lösungen der Verkehrsprobleme sowie der Probleme, die Verkehr verursacht, neben anderen Kommunentypen auch Kleinstädte zu erforschen. Zugleich verweisen die Gründe hierfür auf enge interdisziplinäre Bezüge: Die Ursachen und Verursacher von Verkehr sind auf übergeordneter, gleichsam makroskopischer Ebene in der Disziplin der Stadt- und Raumplanung zu suchen; auf mikroskopischer Ebene bestimmen die Disziplinen Wirtschaft, Kultur, Sport, Bildung und Soziales die konkrete Ausprägung von Mobilitätsbedarfen und Verkehrspraktiken; die Heterogenität der Mobilitätsbedarfe ließe sich ohne die Dis-

ziplin der Sozialwissenschaften nicht adäquat abbilden, die Prozesse der Verkehrssystemgestaltung ohne Politikwissenschaft nicht begreifen. Insofern erscheint die Kleinstadt als reichhaltiges Forschungsfeld, auf dem Verkehrswissenschaft gemeinsam mit anderen Disziplinen blüht.

1. Einleitung

Unter dem Begriff Mobilitätswende wird ein Umbau des Verkehrssystems in Richtung Nachhaltigkeit und Klimaschutz angestrebt – mit dem Ziel, den Mobilitätssektor im Sinne der Nachhaltigkeitstrias ökologisch, ökonomisch und sozial zukunftsfähig zu gestalten. Zentrale Ziele einer nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sind Emissionsfreiheit, Kosteneffizienz und -transparenz sowie soziale Teilhabe (vgl. u.a. Hesse 1993; FGSV 2003, 2016). In Abgrenzung zur Verkehrswende, die im breiteren Begriffsverständnis unter anderem auch die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne einer Konsistenzstrategie (»Antriebswende«) umfasst, nimmt die Mobilitätswende individuelle Mobilitätshandlungen in den Fokus – mit dem Ziel, die Mobilität der Bevölkerung im Sinne gesellschaftlicher Teilhabe zu ermöglichen und gleichzeitig das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen mit seinen negativen Begleiteffekten zu reduzieren (Schwedes 2019: 198). Insbesondere die damit einhergehende Reduzierung des Automobilverkehrs bei gleichzeitigem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote konfrontiert Politik, Planung und Gesellschaft mit tiefgreifenden Veränderungen des gebauten und habitualisierten Status quo einer vielerorts autozentrierten Lebensweise und Planungspraxis und erfordert daher nicht weniger als einen grundlegenden und tiefgreifenden Kulturwandel (Canzler/Radtke 2019: 33ff.).

Zum Gelingen einer Mobilitätswende bedarf es der Anwendung eines breiten verkehrsplanerischen Instrumentariums aus Infrastruktur-, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, um sowohl angebots- als auch nachfrageorientierte Steuerungsimpulse und Planungsstrategien im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsplanung umzusetzen (Blees 2019: 37). Hierfür müssen die notwendigen verkehrsplanerischen Ziele auf allen politischen und administrativen Steuerungsebenen adressiert und integriert umgesetzt werden. Da aus der kommunalen Planungshoheit wesentliche Gestaltungsmöglichkeiten und -pflichten für Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebote erwachsen, kommt der kommunalen Ebene bei der Gestaltung, Planung und Umsetzung der Mobilitätswende eine herausragende Bedeutung zu (vgl. u.a. BBH 2021).

Klein- und Mittelstädte stellen aufgrund ihrer räumlichen und funktionalen Spezifika keinen homogenen Siedlungstyp dar (Porsche 2021: 17; BBSR 2019c: 8ff.), sodass auch eine kleinstadtbezogene Mobilitätsforschung diese Heterogenität berücksichtigen muss. Vor diesem Hintergrund schlagen Nadler und Fina für die

Mobilitätsforschung eine differenzierte Betrachtung von Kleinstädten anhand ihrer geografischen Lage (Agglomerationsraum oder ländlicher Raum) sowie der spezifischen Entwicklungspfade (wachsend oder schrumpfend) vor (Nadler/Fina 2021: 184f.).

Klein- und Mittelstädte in Metropolregionen und Agglomerationsräumen stehen bezüglich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung vor spezifischen Herausforderungen: Einerseits haben sie eine hohe Bedeutung als Wohn- und Arbeitsorte, weisen in der Regel stark negative Pendlersalden[1] auf (BBSR 2019b: 33) und tragen so zum hohen Verkehrsaufkommen in den Agglomerationsräumen bei (Birk/Blees 2020: 29f.). Andererseits scheinen insbesondere Klein- und Mittelstädte aufgrund ihrer begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen (Othengrafen/Levin-Keitel/Breier 2019: 4f.) nur bedingt in der Lage, die Herausforderungen einer integrierten und zielorientierten Verkehrsplanung in einer sich wandelnden Mobilitätswelt zu bewältigen. Zugespitzt lässt sich formulieren: In Klein- und Mittelstädten in Ballungsregionen treffen Siedlungs-, Verkehrs- und damit Handlungsdruck einer Großstadt auf die Planungskompetenzen und Verwaltungsstrukturen einer Kleinstadt.

Wie in der Stadtforschung (Porsche 2021: 28ff.; Baumgart et al. 2004) scheint auch im Diskurs um die Mobilitätswende die Bedeutung der Klein- und Mittelstädte bisher nicht ausreichend gewürdigt (Nadler/Fina 2021: 178; Milbert/Porsche 2021: 60). Der Fokus von Projekten, Reallaboren und Förderlinien richtet sich hauptsächlich auf Großstädte zur Minimierung negativer Verkehrsauswirkungen und räumlicher Nutzungskonkurrenzen einerseits sowie auf den dünn besiedelten ländlichen Raum zur Aufrechterhaltung einer allgemeinen Daseinsvorsorge andererseits. Zielgerichtete Konzepte und Lösungen für Kleinstädte, insbesondere in Agglomerationsräumen, fehlen meist.

Die noch wenig ausgeprägte bzw. wenig rezipierte Kleinstadtforschung (vgl. Hannemann 2018) betrachtet Verkehr und Mobilität meist als regionalen Standortfaktor (Baumgart et al. 2004), als einen Teil der örtlichen Infrastruktur neben anderen (Gareis/Diller/Winkler-Kühlken 2021) oder als reines Erreichbarkeitsinstrument zum nächsthöheren zentralörtlichen Zentrum (Meijers 2008; Meijers/Burger 2017). Spezifische Literatur zu Mobilität in Klein- und Mittelstädten verbleibt meist auf einer ausführlichen deskriptiven Ebene der Definition von Problem und Forschungslücke, ohne aber empirisch fundierte Analysen und daraus abgeleitete Lösungsansätze zu formulieren (Nadler/Fina 2021; Kutter 2014). Oder sie beforscht Kleinstädte als Untersuchungsräume, ohne einen expliziten Fokus auf die spezifischen Besonderheiten in Governance und Planung dieses Siedlungstyps zu legen (Gross-Fengels 2021).

1 Das Pendlersaldo ist die Differenz zwischen einpendelnden und auspendelnden Berufstätigen einer Gebietskörperschaft.

Diese Forschungslücke – bisher nicht ausreichend fundierte Empirie insbesondere zu kommunaler Governance und Planung sowie darauf aufbauende Lösungsansätze für Verkehr und Mobilität in Kleinstädten – wird durch das Projekt »Suburban New Mobility«[2] adressiert. Anliegen des Vorhabens ist es, mithilfe eines explorativen Ansatzes Spezifika von Klein- und Mittelstädten in den relevanten Dimensionen Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage und Verkehrsorganisation herauszuarbeiten und darzustellen, um ein grundlegendes Verständnis für die Situation und Rolle von Klein- und Mittelstädten im Kontext der Mobilitätswende zu schaffen. Aufbauend auf diesen Analysen können konkrete Hilfs- und Unterstützungsangebote sowie Handlungskonzepte zur Förderung der Mobilitätswende, also einer an Nachhaltigkeitszielen orientierten Transformation von Verkehrsangebot und Mobilitätssystem in klein- und mittelstädtischen Kommunen, entwickelt werden. Beispielhafter Untersuchungsgegenstand sind dabei 98 Klein- und Mittelstädte im Agglomerationsraum Frankfurt-Rhein-Main.

Der vorliegende Beitrag legt die Ergebnisse des Projekts »Suburban New Mobility« vor. Zunächst wird das methodische Herangehen dargelegt (Kap. 2). Vor diesem Hintergrund werden Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten (Kap. 3), ausgewählte Ergebnisse zum Verkehrsangebot (Kap. 4) sowie zur Governance von Verkehr und Mobilität (Kap. 5) vorgestellt. Abschließend werden Handlungshemmnisse und -erfordernisse abgeleitet (Kap. 6).

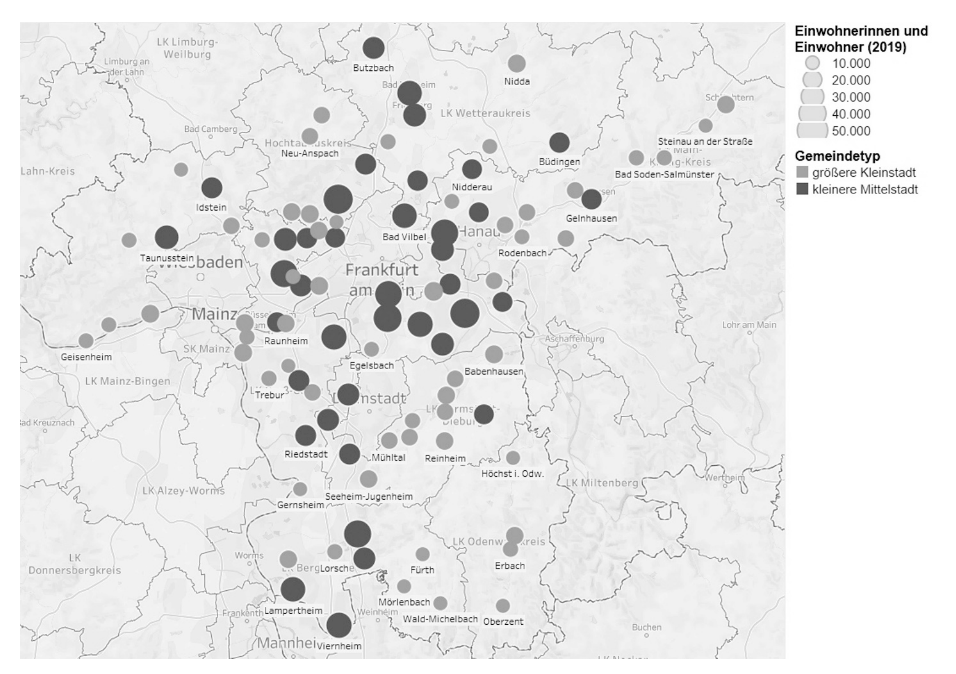
2. Methodik

Den regionalen Schwerpunkt des Projekts »Suburban New Mobility« bilden die 58 größeren Kleinstädte (10.000–20.000 Einwohner_innen, EW) und die 40 kleineren Mittelstädte (20.000–50.000 EW) im südhessischen Regierungsbezirk Darmstadt, der im Wesentlichen mit der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main kongruent ist (siehe Abb. 1). Die Wahl des Untersuchungsraums begründet sich forschungspraktisch aus der unmittelbaren räumlichen Nähe zur Hochschule RheinMain als forschender Einrichtung und den sich aus der regionalen Verankerung der Hochschule ergebenden einfachen Zugängen zu Informationen. Die Fokussierung auf die Kommunen des Regierungsbezirks Darmstadt erhöht ferner die interkommunale Vergleichbarkeit der spezifischen Ergebnisse durch eine einheitliche regionalstatistische Datengrundlage und reduziert durch ausschließliche Betrachtung hessischer Kommunen den potenziellen Einfluss abweichender bundeslandspezifischer Rahmenbedingungen auf den Untersuchungsgegenstand. Eine Ausweitung des Unter-

2 Das Projekt hatte eine Laufzeit von Januar bis Juli 2021 und wurde durch die interne Forschungsförderung der Hochschule RheinMain finanziert.

suchungsansatzes auf weitere Regionen sowie interregionale Analysen sind in Folgevorhaben vorgesehen.

Abb. 1: Untersuchte Klein- und Mittelstädte



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage © OSM-Mitwirkende)

Aufgrund des Projektansatzes, grundlegende Erkenntnisse über Mobilität und Verkehr in Klein- und Mittelstädten zu generieren, steht eine explorative Datenanalyse im Mittelpunkt des Vorgehens. Hierfür wurden zunächst aus aktuellen Sekundärdatenquellen beispielsweise des Hessischen Statistischen Landesamts, des Kraftfahrt-Bundesamts und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR 2020, 2019a, 2019b; HSL 2020a, 2020b; Kraftfahrt-Bundesamt 2020) gemeindebezogene Daten mit Bezug zu Mobilität und Verkehr zusammengestellt und aufbereitet. Zur Analyse von Governance-Strukturen und verkehrspolitischen Strategien wurden darüber hinaus von 25 per Zufallsziehung ausgewählten Kommunen des Untersuchungsraums fachspezifische Rahmen- und Planwerke sowie der Verwaltungsaufbau im Hinblick auf die administrative Verankerung von Verkehr und Mobilität analysiert und ausgewertet.

Zum Mobilitätsverhalten liegen insbesondere auf der Ebene der Klein- und Mittelstädte nur wenige Daten für einzelne Gemeinden vor. Daher wurde zur Analyse des Mobilitätsverhaltens in Klein- und Mittelstädten auf die Ergebnisse der standardisierten bundesweiten Erhebung *Mobilität in Deutschland* (MiD; Nobis et al. 2019) für die entsprechenden Gemeindeklassen zurückgegriffen, um auf Basis der Ergebnisse der zusammengefassten regionalstatistischen Raumtypen hinreichende Aussagen abzuleiten.

Ergänzend zur quantitativen Sekundärdatenanalyse wurden qualitative (Experten-)Interviews mit je einer Person aus den Kommunalverwaltungen von zehn ausgewählten Klein- und Mittelstädten geführt und mittels qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet. Die Auswahl der qualitativ untersuchten Kommunen beruhte auf einem Sampling, das die Bandbreite aller Kommunen im Untersuchungsgebiet möglichst umfassend abbildet. Die Gesprächspartner_innen waren im jeweiligen kommunalen Kontext für die Aufgaben der Verkehrsplanung zuständig. Im Mittelpunkt der Interviews standen Fragen der kommunalen Verkehrspolitik und -verwaltung, der örtlichen verkehrsbezogenen Diskurse sowie der Planungs- und Gestaltungsprozesse von Verkehrsangeboten. Die zehn qualitativ untersuchten Städte bilden hinsichtlich ihrer Varianz in der Größe (zwischen 16.000 und 45.000 EW) und der räumlichen Lage die Gesamtheit der Klein- und Mittelstädte im Untersuchungsraum gut ab.

3. Mobilitätsnachfrage und Mobilitätsverhalten

Aufgrund ihrer großen quantitativen Bedeutung als Wohn- und Arbeitsstandorte haben Kleinstädte einen relevanten Anteil am regionalen Verkehrsaufkommen. Die Daten der bundesweiten Haushaltsbefragung *Mobilität in Deutschland* (Nobis et al. 2019), die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt wurde, geben hierfür regelmäßig grundlegende Anhaltspunkte zur Einordnung. Dabei wird der Siedlungstyp Kleinstadt (5.000–20.000 EW) nicht gesondert ausgewiesen, sondern zusammen mit Landgemeinden (< 5.000 EW) in dem regionalstatistischen Raumtyp »kleinstädtischer, dörflicher Raum« (< 20.000 EW) zusammengefasst; dieser wiederum wird nach Lage in Stadtregion und ländliche Region unterteilt. Hieraus lässt sich der Modal Split – der Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an allen Wegen – für die untersuchten Kleinstädte näherungsweise ableiten (siehe Abb. 2). So lassen sich die fehlenden ortsspezifischen Daten mit hinreichender Plausibilität ersetzen: In Kleinstädten in Stadtregionen ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 52 Prozent (nur MIV-Fahrer_innen) bzw. 67 Prozent (MIV-Fahrer_innen einschließlich Mitfahrer_innen) der Wege unabhängig vom Wegezweck das dominierende Verkehrsmittel. Es fällt auf, dass der Anteil der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegten Wege in Kleinstädten in Stadtregionen

mit sieben Prozent nur eine untergeordnete Rolle spielt. Ebenso scheint der Radverkehr, trotz vermeintlich hinreichender Radverkehrseignung aufgrund begrenzter Flächenausdehnung und kleinräumiger Siedlungsstruktur, mit acht Prozent der zurückgelegten Wege in Relation unterdurchschnittlich ausgeprägt.

Abb. 2: Wegebezogener Modal Split nach Raumtypen in Deutschland

	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	MIV (Mitfahrer)	MIV (Fahrer)
Deutschland	22%	11%	10%	14%	43%
Stadtregion – Metropole	27%	15%	20%	10%	28%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	24%	14%	12%	13%	37%
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	21%	10%	8%	15%	46%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	18%	8%	7%	15%	52%
ländliche Region – zentrale Stadt	24%	13%	7%	15%	41%
ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	20%	9%	6%	16%	49%
ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	17%	7%	5%	15%	56%

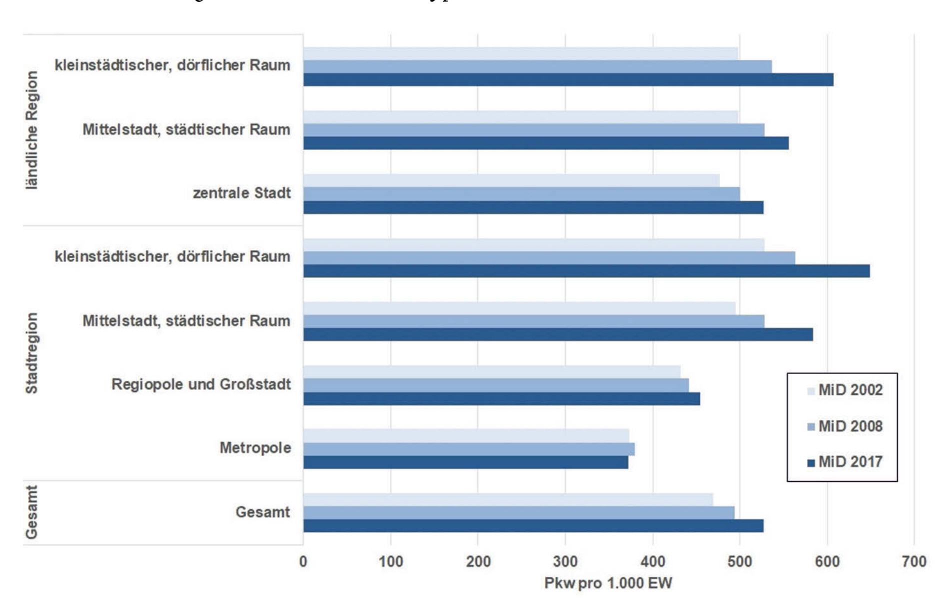
Quelle: eigene Darstellung nach Nobis et al. 2019

Die Daten der MiD-Befragung erlauben, insbesondere über Zeitreihenbetrachtungen der Erhebungen von 2002, 2008 und 2017, wertvolle Rückschlüsse auf die Verkehrsentwicklung in Kleinstädten (siehe Abb. 3). Zwischen 2002 und 2017 stieg die relative Pkw-Dichte in Deutschland von 469 auf 527 Pkw je 1.000 Einwohner_innen. Es zeigt sich allerdings ein erheblicher Stadt-Land-Unterschied: Während die Pkw-Dichte in Metropolen nicht und in Regiopolen[3] und Großstädten nur moderat anstieg, ist in Kleinstädten und Dörfern ein deutlicher Zuwachs an Pkw zu verzeichnen (Nobis et al. 2019: 35). Besonders bemerkenswert erscheint, dass die Zunahme

3 Eine Regiopole ist eine kleinere Großstadt außerhalb von Metropolregionen, die zugleich ein Zentrum regionaler Entwicklung und einen Anziehungspunkt der häufig ländlich geprägten Region bildet.

der Pkw-Dichte unabhängig von der regionalen Lage in Stadtregionen oder ländlichen Regionen ist. In absoluten Werten ist die Pkw-Dichte entgegen landläufigen Erwartungen in Stadtregionen sogar höher als in ländlichen Regionen; als Erklärungsansatz wäre eine möglicherweise höhere wirtschaftliche Prosperität in Ballungs- im Vergleich zu ruralen Räumen und eine damit verbundene höhere Quote an Zweit- und Drittwagen denkbar.

Abb. 3: Entwicklung Pkw-Dichte nach Raumtypen in Deutschland



Quelle: eigene Darstellung nach Nobis et al. 2019

Betrachtet man die Pkw-Verfügbarkeit pro Haushalt, so zeigt sich eine ähnliche Mobilitätssituation und -entwicklung: Während in Metropolen, Regiopolen und Großstädten in Stadtregionen sowie in zentralen Städten in ländlichen Regionen die Anzahl der privaten Pkw pro Haushalt nur leicht zunimmt bzw. stagniert (Metropolen), steigt der Pkw-Besitz pro Haushalt in Kleinstädten hingegen deutlich an (ebd.). Obgleich auch in Kleinstädten und Landgemeinden in Stadtregionen jüngere Menschen (< 35 Jahre) zunehmend ohne einen eigenen Pkw leben (2002–2017: + 13 % Anteil der Haushalte ohne Pkw), so sind es insbesondere Haushalte mit mittlerem und älterem Altersschnitt, die zunehmend über eine höhere Anzahl an Pkw verfügen und diese auch entfernungsunabhängig öfter nutzen (ebd.: 36). Diese sich ab-

bildenden Trends in Kleinstädten lassen sich unter anderem durch Kohorteneffekte einer geburtenstarken und Pkw-affin sozialisierten Nachkriegsgeneration erklären (Canzler/Radtke 2019: 33).

Die täglichen Wegedistanzen pro Person nehmen über alle Raumtypen hinweg teilweise deutlich zu (von 33 auf 39 km im Bundesschnitt). Allerdings kann der zunehmend entfernungsintensive Lebensstil in Metropolen und Großstädten hauptsächlich durch Verkehrsträger des Umweltverbunds und dessen zunehmende Bedeutung kompensiert werden, während in Kleinstädten und im ländlichen Raum die Bedeutung des Autos selbst bei Wegedistanzen unter zwei Kilometern weiter zunimmt (Nobis et al. 2019: 56). Die möglichen Gründe für eine stetig zunehmende Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung in Kleinstädten und Landgemeinden werden zwischen faktischer Alternativlosigkeit durch flächen- und damit auch distanzintensive Siedlungsplanung bei gleichzeitig abnehmender Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastrukturen und ungenügenden öffentlichen Mobilitätsangeboten bis hin zu bewussten persönlichen Lebensstilpräferenzen bei der Wohnstandortwahl *(residential self-selection)* und beim Mobilitätsverhalten kontrovers diskutiert (Nadler/Fina 2021: 179f.).

Dabei bieten Kleinstädte aufgrund ihrer verhältnismäßig geringen räumlichen Ausdehnung grundsätzlich gute Bedingungen für nicht-motorisierte Mobilitätsformen wie Radfahren oder Zufußgehen (Porsche/Milbert 2018: 12). Voraussetzung zur Realisierung dieses (theoretischen) Potenzials ist die tatsächliche Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastrukturen, die idealerweise zentral gelegen und durch entsprechende Wegequalitäten sicher zu erreichen sind.

Für eine eingehendere Analyse der verkehrlichen Bedeutung der Kleinstädte im Regierungsbezirk Darmstadt bietet die Analyse der Pendlerströme auf Basis der MiD sowie von Daten der Agentur für Arbeit wertvolle Hinweise. Frankfurt a.M. gilt durch seine wirtschaftliche Bedeutung, seine zentrale Lage und seine gute Erreichbarkeit als eine der »Pendlerhauptstädte« Deutschlands. Eine detaillierte Analyse der sozialversicherungspflichtigen Einpendler_innen zeigt, dass mit insgesamt 387.518 Personen rund zwei Drittel der Beschäftigten zu ihrem Arbeitsort nach Frankfurt a.M. einpendeln, davon allein 253.693 Personen aus dem Regierungsbezirk Darmstadt (65,5 % der Einpendler_innen). Von diesen kommen wiederum 73.245 Personen aus Kleinstädten im Regierungsbezirk Darmstadt (18,9 % der Einpendler_innen insgesamt) und sind damit durchaus ein relevanter Anteil der Einpendler_innen nach Frankfurt a.M. (eigene Berechnungen nach Agentur für Arbeit 2019). Der zweckgebundene Modal Split für Wege zur Arbeit zeigt für den regionalstatistischen Raumtyp Stadtregion–kleinstädtischer, dörflicher Raum einen MIV-Fahrer-Anteil von 73 Prozent (Nobis et al. 2019). Daraus lässt sich bezogen auf die Pendlerstatistik abschätzen, dass rund 53.500 Pkw aus den umliegenden Kleinstädten nach Frankfurt a.M. einpendeln.

Kleinstädte in Stadtregionen nur in ihrer Funktion als Wohnstätten in räumlicher Beziehung zu einer wirtschaftsstarken Metropole zu begreifen, griffe jedoch zu kurz. Die 114 Kleinstädte im Regierungsbezirk Darmstadt mit ihren circa 1.290.580 Einwohner_innen bieten insgesamt 352.801 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze mit einer Einpendlerquote von 74 Prozent (eigene Berechnungen nach Agentur für Arbeit 2019).

Aus Analysen vorhandener Verkehrsdaten ergeben sich somit erste Schlussfolgerungen zur Einordnung von Kleinstädten im Hinblick auf verkehrsrelevante Aspekte: Aufgrund ihrer Funktion als Wohn- und Arbeitsorte haben sie eine große regionale Bedeutung als Verkehrserzeuger. Die Bevölkerung von Klein- und Mittelstädten weist ein überproportionales Pendelaufkommen sowie eine überproportionale und stetig zunehmende Besitz- und Nutzungshäufigkeit von Pkw auf. Dem ÖPNV kommt hingegen meist nur eine untergeordnete Rolle zu. Insbesondere in Metropolen und Großstädten mit Zentrumsfunktionen kommt ein relevanter Teil des Kfz-Zielverkehrs und der damit einhergehenden Belastungen auch aus den Kleinstädten der umliegenden Region.

Diese Ergebnisse wirken auf den ersten Eindruck wenig überraschend, unterstreichen jedoch die Notwendigkeit einer verkehrs- und raumplanerischen Auseinandersetzung mit diesem Siedlungstyp zur Adressierung und Umsetzung einer zielgerichteten und nachfrageorientierten Mobilitätswende auf kommunaler Ebene. Daraus ergeben sich kurz- und mittelfristige verkehrsplanerische Zielsetzungen für Kleinstädte in Stadtregionen mit der zentralen Herausforderung, den vielerorts dominierenden MIV zu reduzieren und verträglich abzuwickeln sowie gleichzeitig öffentliche Mobilitätsangebote auszubauen und attraktiver zu machen.

4. Verkehrsanbindung und Verkehrsangebote

Verkehr und Mobilität sind unmittelbar abhängig von der räumlichen Erreichbarkeit sowie von der Verfügbarkeit und Qualität der vorhandenen Verkehrsangebote. Beide Aspekte bilden zentrale Faktoren für Wohnstandortqualität und wirtschaftliche Lagegunst.

Verkehrsanbindung und Verkehrsangebote in den untersuchten Klein- und Mittelstädten sind stark vom Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main mit seinem dichten Netz an leistungsfähigen Außerortsstraßen und Schienentrassen geprägt. Bei 67 Prozent der Kleinstädte und gar 85 Prozent der Mittelstädte liegt der nächste Autobahnanschluss weniger als zehn Kilometer entfernt. Die Entfernung zum nächsten Oberzentrum beträgt bei den Kleinstädten im Mittel 19,4 Kilometer, bei den Mittelstädten 15,6 Kilometer. Lediglich neun Kleinstädte und nur eine Mittelstadt besitzen keinen Bahnanschluss. Bei sechs dieser zehn schienenlosen Kommunen erfolgte die Stilllegung einer vorhandenen Bahnstrecke zwischen 1966 und 1986, die übri-

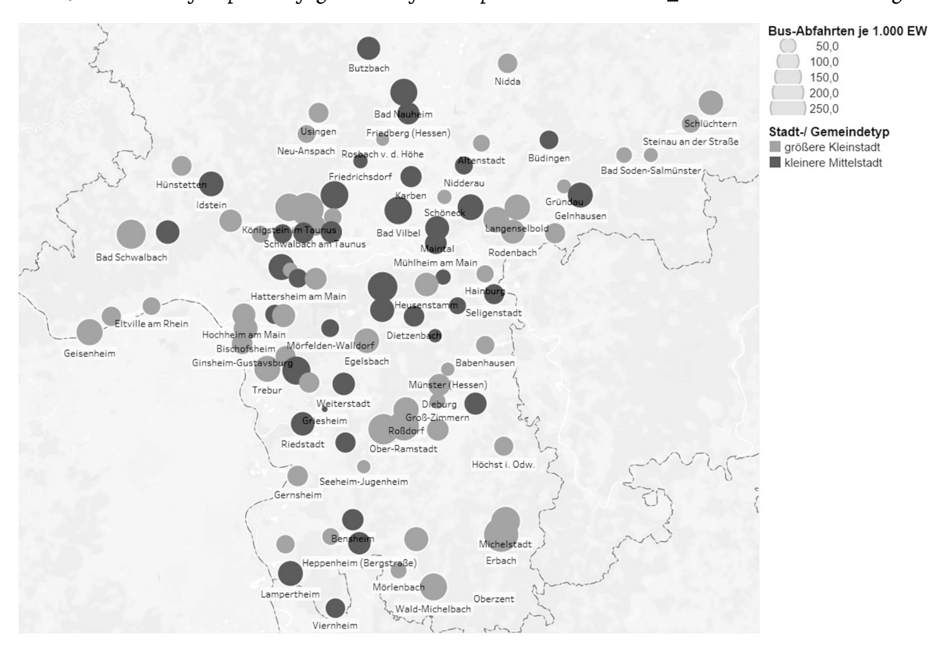
gen besaßen nie eine Bahnverbindung im Personenverkehr. Dem gegenüber stehen elf Kleinstädte (19 %) und 14 Mittelstädte (35 %) mit einer oder mehreren S-Bahn-Stationen mit direkter Anbindung an Frankfurt a.M. Auch die übrigen bestehenden Schienenanbindungen sind überwiegend gut: 43 Kleinstädte (74 %) und 38 Mittelstädte (95 %) verfügen über eine direkte, umsteigefreie Schienenverbindung zu einem Oberzentrum.

Auch Anlagen zur intermodalen Verknüpfung sind der Standardfall: Bis auf drei Kommunen, deren Bahnhof in beengter innerörtlicher Lage situiert ist, besteht in allen Klein- und Mittelstädten mit Schienenanschluss ein ausgewiesenes Park&Ride-Angebot.

Auch im Busverkehr besteht praktisch im gesamten Untersuchungsraum ein auskömmliches Angebot. Im Mittel werden an Normalwerktagen (NoW) in jeder Kommune knapp 2.000 Busverbindungen angeboten (Kleinstädte: 1.312 Abfahrten/NoW; Mittelstädte: 2.903 Abfahrten/NoW), was in der Summe von einer hohen Angebotsdichte zeugt. Bezogen auf die Einwohnerzahl reicht das Angebot von sieben bis 230 Busabfahrten je 1.000 Einwohner_innen (siehe Abb. 4), wobei die meisten Kommunen mit einem geringen Busangebot über eine sehr gute Schienenanbindung verfügen. Grundlegende Defizite des ÖPNV-Angebots sind mithin – auch unter Berücksichtigung gängiger Standards (z.B. FGSV 2010) – nicht erkennbar.

Im Vergleich zu den meist gut ausgebauten klassischen Angeboten öffentlicher Mobilität auf regionaler Ebene (Bus und Schienenpersonennahverkehr, SPNV) sind in den untersuchten Kleinstädten kommunale Angebote sowie sogenannte Neue Mobilitätsdienstleistungen und damit zusätzliche Mobilitätsoptionen als Alternative zur privaten Pkw-Nutzung nur in geringem Umfang vorhanden und deshalb weiter zu fördern: 47 Prozent der untersuchten Klein- und Mittelstädte verfügen über eigene Stadtbusangebote und damit über die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr unmittelbar selbst zu gestalten. In 26 der untersuchten Klein- und Mittelstädte besteht ein Carsharing-Angebot, während lediglich in einer Kleinstadt ein Bikesharing-Angebot als zusätzliche öffentliche Mobilitätsoption im Sinne der Mobilitätswende existiert.

Abb. 4: Anzahl der fahrplanmäßigen Busabfahrten pro 1.000 Einwohner_innen an Normalwerktagen



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage © OSM-Mitwirkende)

5. Governance- und Policy-Strukturen

5.1 Rolle von Kleinstädten bei der Verkehrssystemgestaltung

Das Mobilitätsverhalten von Menschen wird wesentlich von der Verkehrsanbindung und Mobilitätsausstattung ihres Wohnorts beeinflusst: Die Verkehrsmittel, die hier zur Verfügung stehen, bestimmen die Mobilitätsoptionen; die mit diesen Verkehrsmitteln erreichbaren Ziele sind ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl und die individuellen Aktionsräume. Aus verkehrsplanerischer Perspektive haben folglich die Wohnortkommunen über die Gestaltung von Anbindung und Mobilitätsausstattung erheblichen Einfluss auf das individuelle Mobilitätsverhalten. Dies gilt uneingeschränkt auch für Kleinstädte. Es stellt sich mithin die Frage, welche Rollenverteilung bei der Verkehrssystemgestaltung in Kleinstädten besteht und über welche Gestaltungsmöglichkeiten die Kommunen verfügen.

Abstrakt gilt hier das grundgesetzlich verankerte Prinzip der kommunalen Daseinsvorsorge. Unter den konkreten gesetzlich normierten Aufgaben von Kommunen findet sich allerdings kein ganzheitlicher Auftrag zur Verkehrssystemgestal-

tung und Mobilitätssicherung. Vielmehr beziehen sich die historisch gewachsenen Rechtsnormen isoliert auf einzelne Handlungsfelder, insbesondere auf die städtebauliche Entwicklung (Baugesetzbuch) und auf den Bau und Betrieb von Straßen (Straßengesetze der Länder).

Die kommunale Planungshoheit sichert den Kommunen im Rahmen der Raumordnung weitgehende Gestaltungsfreiheit bei der Bauleitplanung. Kommunen bestimmen, indem sie Lage, Art und Maß baulicher Nutzungen definieren, ganz maßgeblich auch das Verkehrsgeschehen, das durch diese Nutzungen ausgelöst wird. So evoziert beispielsweise ein verdichtetes Wohngebiet nahe einem hochwertigen ÖPNV-Zugang ein anderes Mobilitätsverhalten der Bewohnerschaft als ein abseits gelegenes Wohngebiet geringer baulicher Dichte (Straatemeier/Bertolini 2020).

Eine weitere Steuerungsmöglichkeit der Kommunen bezüglich Siedlungsentwicklung und Verkehr gründet sich auf das Bauordnungsrecht. Zwar liegt die Bauaufsicht im Untersuchungsraum bei den Landkreisen, jedoch haben die Kommunen über eigene Satzungen, insbesondere die Stellplatzsatzung, erheblichen Einfluss auf Anlagen des Ruhenden Kfz- und Radverkehrs und können auch Mobilitätskonzepte der Bauherren fördern. So können beispielsweise hochwertige Fahrradabstellanlagen oder ein wohnungsnahes Carsharing-Angebot Wirkungen im Sinne der Mobilitätswende entfalten (ILS 2009; Zukunftsnetz Mobilität NRW 2019).

Ferner sind der Bau und Betrieb von Straßen traditionell Aufgaben von Kommunen. Sie sind in Hessen Baulastträger für Gemeindestraßen sowie für die Gehwege und Parkplätze an klassifizierten Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrt. Als Straßenverkehrsbehörden sind sie ferner – mit Einschränkungen – für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständig und als örtliche Ordnungsbehörde für die Verkehrsüberwachung.

Kleinstädte haben im Bereich des ÖPNV hingegen keine normierten Aufgaben und Befugnisse. Hier fungieren die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger, die sich eigener Institutionen sowie der Verkehrsverbünde als Aufgabenträger-Organisationen bedienen. Gleichwohl verfügt immerhin rund ein Sechstel der untersuchten Kleinstädte über ein eigenes ÖPNV-Angebot. Die Qualität dieser Angebote variiert jedoch – von isolierten Anruf-Sammel-Taxi-Angeboten bis zu voll in den regionalen ÖPNV integrierten Stadtbusverkehren im Taktbetrieb – deutlich. Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den einzelnen Kommunen und den Aufgabenträger-Organisationen gibt es unterschiedliche Konstellationen, die von der Mitwirkung in einem informellen Beirat bis hin zu Sitzen im Aufsichtsrat von GmbHs reichen.

Die illustrierten Instrumente und Möglichkeiten der kommunalen Verkehrssystemgestaltung in Kleinstädten, die in den untersuchten Kommunen vielseitige Ausprägungen und Nutzungshemmnisse im praxisrelevanten Handeln erkennen lassen, gelten ebenso für Mittelstädte.

5.2 Verkehrsbezogene Spezifika von Klein- und Mittelstädten

Klein- und Mittelstädte weisen erwartungsgemäß viele Unterschiede auf – unter anderem in ihrer Stadtgröße, räumlichen Lage, zentralörtlichen Funktionszuweisung, historischen Entwicklung und in ihren städtebaulichen Strukturen (Porsche 2021: 17ff.). Trotz dieser Heterogenität lassen sich auf Basis der durchgeführten qualitativen Untersuchung jedoch gewisse Strukturen erkennen, die dazu beitragen, Klein- und Mittelstädte als eigenen Stadttypus zwischen ländlichem Raum und Großstadt zu fassen und mobilitätsspezifische Rückschlüsse zu ziehen.

Die Mehrheit der untersuchten Klein- und Mittelstädte ist, bedingt durch ihre jeweilige historische Entwicklung – etwa den Zusammenschluss mehrerer Ortsteile – zu einer Gesamtstadt zusammengewachsen und besteht häufig aus mehreren Zentren und dörflichen Strukturen mit ursprünglich kleinstädtischen Ortskernen. Die damit verflochtenen städtebaulichen Gegebenheiten wie enge Straßenquerschnitte und eingeschränkte Platzverhältnisse vor allem in zentralen Kernbereichen führen vielerorts zu Flächenkonkurrenz und Bedürfniskonflikten im Straßenraum (z.B. zwischen Verkehrsteilnehmer_innen oder hinsichtlich der Stadtbildverträglichkeit), die die Umsetzung alternativer verkehrlicher Maßnahmen erschweren können (z.B. Radwege). Trotz oder gerade wegen der engen Platzverhältnisse wird in vielen Kommunen dem MIV gegenwärtig viel Platz im öffentlichen Raum zugesprochen.

Infolge von Eingemeindungsprozessen fand in der Vergangenheit eine räumliche Konzentration von Funktionen statt, sodass aus peripheren Stadtteilen längere Wege in den zentralen Stadtteil erforderlich sind. Bei einem häufig innerstädtisch nur schwach ausgeprägten ÖPNV-Angebot begünstigt dies eine Fokussierung auf den MIV. Straßen- und Freiräume sind folglich stark vom Auto geprägt, auch wenn einzelne kompakte Siedlungsstrukturen kurze Wege und damit gute Voraussetzungen für den Rad- und Fußverkehr bieten.

Die ausgeprägte Auto-Affinität und MIV-Dominanz im Straßenraum vieler Klein- und Mittelstädte spiegelt die damit verbundenen Bedürfnisse der Bewohner_innen wider. In vielen der untersuchten Kommunen entwickelt sich nur zögerlich eine Bereitschaft, diese zurückzustellen. So ist das Selbstverständnis, das eigene Auto vor der Tür parken zu können, dominierend; Parkplätze als »politisches Heiligtum«[4] (Interview 2: Fachbereichsleiter Mobilität & Umwelt) bilden vielerorts noch ein zu schützendes Gut; altbekannte Mobilitätsmuster und -gewohnheiten sind stark in den Köpfen verankert.

4 Die verwendeten Zitate stammen aus den qualitativen Interviews mit Personen aus den Kommunalverwaltungen von zehn Klein- und Mittelstädten. Sie wurden pseudonymisiert und werden sinngemäß wiedergegeben.

> »Obwohl wir eine Kleinstadt sind, ist die Mentalität der Menschen hier sehr ländlich geprägt – das Auto spielt hier eine fundamental andere Rolle als in den großen Städten – z.B. aufgrund der Pendelwege ins Rhein-Main-Gebiet. Der für mich wahrnehmbare Bewusstseinswandel, wie er in Großstädten stattfindet […], ist hier nach wie vor noch nicht angekommen.« (Interview 5: Bürgermeister)

Während die ÖPNV-Nutzung stark abhängig ist von einem gut ausgebauten Angebot, insbesondere der Verbindung zu Orten höherer zentralörtlicher Funktion, werden alternative Mobilitätsangebote (z.B. Mitfahrerbänke, Car- oder Bikesharing) sofern überhaupt vorhanden nach Aussagen der befragten Kommunen meist wenig angenommen.

5.3 Kommunale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Das verkehrspolitische Themenspektrum in Klein- und Mittelstädten ist vielseitig und besitzt in der Kommunalpolitik aktuell einen hohen Stellenwert. Vor allem die Förderung des Radverkehrs oder der barrierefreie Ausbau von ÖPNV-Haltestellen sind, mit Blick auf die aktuelle Förderkulisse des Landes Hessen, zunehmend in den Fokus der kommunalen Verkehrspolitik gerückt. Insbesondere der Ausbau von Radschnellwegen in die nächstgelegenen Zentren bildet bei betroffenen Kommunen im Ballungsraum eins der wichtigsten Themen.[5]

Den nötigen Mobilitätswandel voranzubringen, ist bei der Mehrheit der Kommunen im politischen Bewusstsein gegenwärtig, jedoch ist gerade bei meinungsbildenden und entscheidungstragenden Personen die Wahrnehmung der Mobilität noch stark vom Auto geprägt. So entfaltet sich ein Mentalitätswandel im kommunalpolitischen Raum in Klein- und Mittelstädten oft noch zurückhaltend. So beschreibt der Bürgermeister einer ländlich geprägten größeren Kleinstadt:

> »Verkehrswende ist in der Kommunalpolitik flächendeckend in allen Parteien kein so großes Thema. […] Wir haben zu Beginn [meiner Amtszeit] viel versucht mit Radverkehrskonzept und Bewusstseinsbildung – das ist aber stark versandet und auf große Widerstände in der Politik gestoßen. Ebenso bei dem Versuch, öffentlichen Raum umzugestalten: Am allerwichtigsten ist hier, dass es genügend Parkplätze gibt und der MIV gut durchkommt. Ganz langsam wird im politischen Umfeld aber erkannt, dass sich diese Einstellung wandeln muss – auch die konservativeren Parteien erkennen, dass sich hier mal was tun muss.« (Interview 5: Bürgermeister)

5 Vgl. www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilität-in-der-Region/Mit-dem-Rad/Radschnellwege/.

Im Zuge der Befragung wurde allerdings auch deutlich, dass viele Klein- und Mittelstädte, die im Ergänzungsgebiet von Zentren liegen, die Dringlichkeit und das Potenzial des Themas erkannt haben:

> »Generell ist die heutige Kommunalpolitik bei uns für Mobilitätsthemen offen. Themen wie ÖPNV-Ausbau oder Radwegeausbau werden bei uns vorangebracht, um weiterhin als Standort attraktiv zu bleiben. Dennoch gibt es weiterhin Parteien, die sich der Thematik nicht oder nicht ausreichend annehmen und sich vor allem an den Bedürfnissen des MIV ausrichten. Auch das gibt es immer noch.« (Interview 1: Nahmobilitätsbeauftragter)

Dennoch, die Bereitschaft und der (politische) Mut, Einschränkungen für den Pkw hinzunehmen, um andere Verkehrsmittel zu fördern, etwa durch den Wegfall von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum, ist in vielen Kommunen, in denen Experteninterviews geführt wurden, nicht immer ausreichend gegeben. So äußert sich eine Kommune zum Thema Radverkehr:

> »Man will das Thema Radverkehr besetzen, weil es ein wichtiges Thema in der Gesellschaft ist und an Bedeutung zunimmt. Aber dennoch ist hier viel die Denke ›Radverkehr behindert Kfz-Verkehr‹. Und dann wird geschaut, ob man sich eine Strecke raussucht, die vielleicht nicht ganz so wichtig für den Kfz-Verkehr ist.« (Interview 8: Amtsleiterin Stadtentwicklung)

Vielerorts sind gerade die geringe eigene Stadtgröße oder die räumliche Distanz zu größeren Städten Argumente gegen neue verkehrliche Maßnahmen, wie sie in Großstädten erfolgreich umgesetzt werden. Probleme sind, anders als in Großstädten, häufig weniger präsent oder akut – wo kein Problem sichtbar, da auch kein Handlungsbedarf:

> »Oft wird die kleine Größe von verwaltungs- oder politischer Seite genutzt, um neue Ideen abzutun. ›Das geht hier nicht, wir sind nicht Frankfurt oder Darmstadt! Bei uns gibt es das nicht, das funktioniert bei uns so nicht.‹« (Interview 3: Amtsleiterin Stadtplanung)

Ebenso fehlen in vielen befragten Städten einheitlich beschlossene verkehrspolitische Ziele und damit die nötige Grundlage, um den Wandel voranzubringen. Zudem können starke Eigeninteressen oder mangelndes Know-how der lokalen Politiker_innen wesentliche Entscheidungsprozesse bei der Verkehrsplanung hemmen. Sind eigene Ziele bereits vorhanden, hindern festgefahrene oder langwierige Prozesse die Umsetzung, so die in den Interviews vermittelte Erfahrung: »Verkehrspolitische Ziele werden schnell definiert, in der Umsetzung hapert es dann aber.« (Interview 8: Amtsleiterin Stadtentwicklung)

So verändern sich Rahmenbedingungen im Laufe der Zeit, auf die flexibel reagiert werden muss (z.B. bei politischen Neuwahlen). Gerade dann hängt viel von

einzelnen Personen in Verwaltung und Politik ab. Fehlt dann eine treibende Kraft, scheinen viele Klein- und Mittelstädte in vorhandenen Strukturen und Denkmustern zu verharren.

Die Mehrheit der untersuchten Kommunen hat sich trotz allem – stellenweise motiviert durch diverse Fördermöglichkeiten – in den vergangenen zehn Jahren des Themas Mobilität und Verkehr in systematischer Form angenommen, indem strategische bzw. konzeptionelle Planwerke für den Verkehrsbereich aufgestellt und beschlossen wurden. Unterschiede bestehen zwischen Klein- und Mittelstädten: Während 83 Prozent der Mittelstädte über einen oder mehrere strategische Pläne verfügen, liegt der Anteil bei den Kleinstädten nur bei 57 Prozent. Ein deutlicher Einflussfaktor besteht in einer fehlenden personellen oder finanziellen Ausstattung vieler kleinstädtischer Kommunen. Oft ist es nicht möglich, sich neben dem alltäglichen Geschäft mit konzeptionellen Tätigkeiten oder interdisziplinären Planungen zu befassen – der Fokus des alltäglichen Handelns liegt auf der Ad-hoc-Beseitigung konkreter Probleme und nicht auf langfristigen Strategien. Vielfach sind strategische und konzeptionelle Pläne vorhanden oder befinden sich in der Aufstellung bzw. Überarbeitung, werden aber de facto nicht in das alltägliche Handeln integriert.

Mit einem Drittel machen Klimaschutzkonzepte den größten Anteil der Planwerke aus, gefolgt von Radverkehrskonzepten (15 %) und Verkehrsentwicklungsplänen (13 %), die teilweise den Handlungsrahmen für die kommunale Verkehrsplanung bilden.

Gegenüber unterschiedlichen Planwerken sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (FGSV 2018; Blees 2019), die auf individueller, handlungsbezogener Angebots- und Restriktionsebene wirken, deutlich seltener vorhanden: So konnten lediglich in rund einem Viertel der Kleinstädte und einem Drittel der Mittelstädte Unternehmen bzw. Schulen identifiziert werden, die Prozesse des betrieblichen bzw. schulischen Mobilitätsmanagements durchlaufen haben und auf diese Weise durch eigene Maßnahmen (Jobtickets, Radverkehrsförderung, Mobilitätsmarketing) die Mobilität ihrer jeweiligen Zielgruppen mitgestalten. Auch hier lassen sich Rückschlüsse auf die eng begrenzten personellen und fachlichen Ressourcen ziehen, die es nur beschränkt ermöglichen, sich außerhalb der alltäglichen Arbeit mit den Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements zu befassen.

In den meisten untersuchten Fallstudien strebt die Politik zwar gute Lösungen an – dennoch sehen nahezu alle befragten Kommunen grundsätzlich einen hohen Bedarf darin, den Umgang der Kommunalpolitik mit dem Thema Verkehr zu verbessern. Bau- bzw. Stadtplanungs- und Verkehrsthemen greifen ineinander und müssen integrativ gedacht und interdisziplinär abgestimmt werden. Folglich werden in Klein- und Mittelstädten politische Bau- und Verkehrsausschüsse oft zusammen abgehalten. Nach Meinung der Expert_innen wird aber gerade den Verkehrsthemen hier häufig nicht genügend Zeit eingeräumt.

5.4 Verwaltung und Organisation des Verkehrs

Der Anteil der Beschäftigten im Aufgabenbereich räumliche Planung und Verkehr sowie ÖPNV liegt in den untersuchten Klein- und Mittelstädten bei rund fünf Prozent aller kommunal Beschäftigten. Durchschnittlich sind somit in größeren Kleinstädten etwa neun Beschäftigte, in kleinen Mittelstädten 16 Beschäftigte im Bereich Bau, Planung und Verkehr tätig. Aufschlussreiche Hinweise auf die kommunale Planungspraxis in Mittelstädten liefert eine repräsentative Befragung von Othengrafen/Levin-Keitel/Breier (2019) unter allen Stadtplanungsverwaltungen deutscher Mittelstädte. So sind im Schnitt sechs Planer_innen (Vollzeitäquivalente) in der Verwaltung einer mittelstädtischen Kommune beschäftigt und bearbeiten ein breites interdisziplinäres Aufgabenspektrum: 51 Prozent der Befragten gaben an, jeweils 15 oder mehr Handlungsfelder zu bearbeiten (höchste Antwortkategorie), in den spezifischen Handlungsfeldern aber weniger spezialisiert zu sein (ebd.: 4f.).

Die Auswertung der geführten Interviews unterstreicht die These personeller Minderausstattung bei gleichzeitig breitem Aufgabenspektrum: Die Mehrheit der Befragten ist mit den aktuellen personellen Ressourcen im Verkehrsbereich unzufrieden und sieht einen akuten Bedarf, diese deutlich aufzustocken, um den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen gerecht werden zu können.

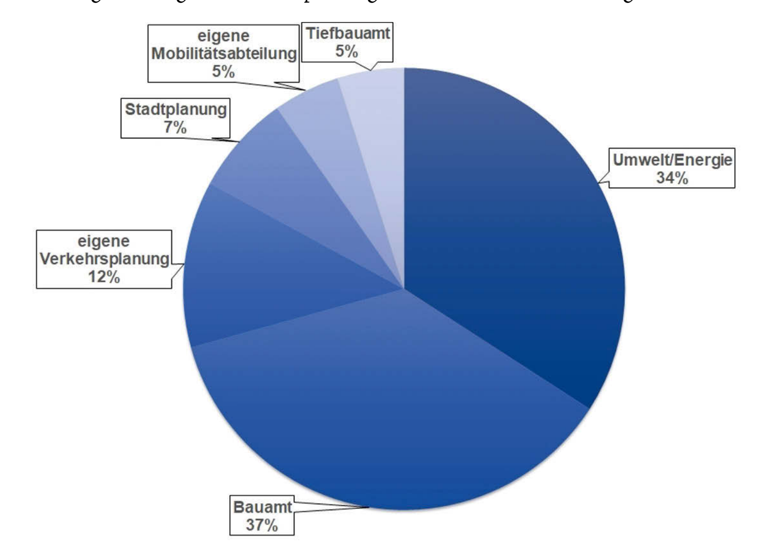
In den letzten Jahren wurden zwar vermehrt Stellen geschaffen, um konzeptionelle Tätigkeiten zu bewältigen, etwa durch die Förderung von Stellen im Bereich Mobilitätsberatung oder Klimaschutz. Durch die zunehmende Bedeutung kommunaler Verkehrsthemen und der damit verbundenen Zunahme verkehrsplanerischer Aufgaben sind diese jedoch oft nicht ausreichend, um den wachsenden Ansprüchen gerecht werden zu können.[6]

Gerade in der überwiegenden Zahl der Kleinstädte gibt es keine eigene Verkehrsplanungsstelle – anfallende Aufgaben werden nicht gebündelt und strategisch an einer Position zusammengeführt. Stattdessen werden Teilaufgaben und -zuständigkeiten der kommunalen Verkehrsplanung in mehrere Stellen integriert und auf unterschiedliche Verwaltungsbereiche verteilt. So sind die Aufgaben der Verkehrsplanung in der städtischen Verwaltungsstruktur in den meisten klein- und mittelstädtischen Kommunen in anderen Bereichen, insbesondere im Bau- oder Umweltamt, eingegliedert. Nur zwölf Prozent der Kommunen besitzen eine eigene Verkehrsplanungsabteilung (siehe Abb. 5).

---

6 So lehnten zehn von 20 angefragten Klein- und Mittelstädten ein Interview im Rahmen des Projekts aufgrund von Zeitmangel ab oder waren nicht zu erreichen.

Abb. 5: Eingliederung der Verkehrsplanung in die städtische Verwaltungsstruktur



Quelle: eigene Darstellung

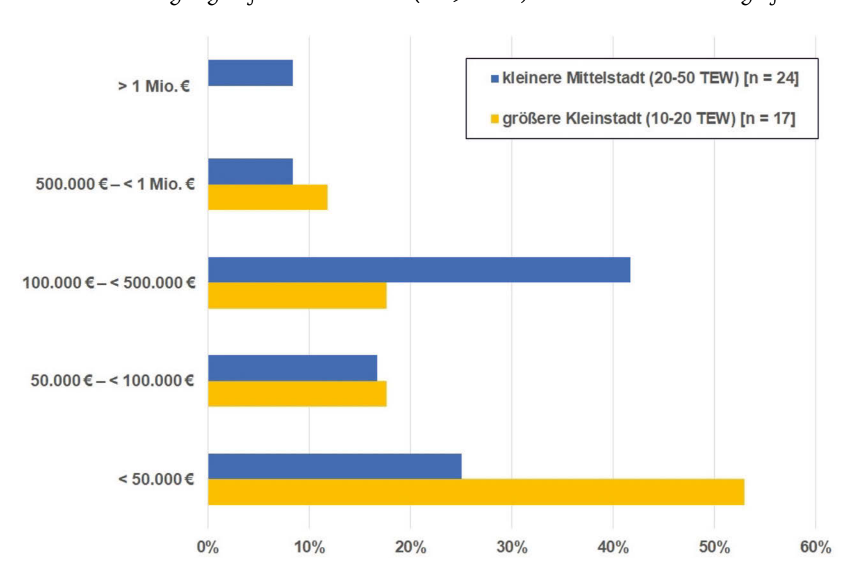
Der Mangel an qualifiziertem Fachpersonal für den Verkehrsplanungsbereich in Klein- und Mittelstädten wird als Problem deutlich artikuliert – im alltäglichen Arbeiten werden aufgrund dessen zum Beispiel einzelne Tätigkeitsfelder der Verkehrsplanung an externe Büros ausgegliedert. Eine Verbesserung der Verkehrsplanung/-gestaltung hinsichtlich einer Qualifizierung des Fachpersonals sehen gerade größere Kleinstädte als sehr wichtig an.

Hinsichtlich der finanziellen Ausstattung sehen nur vier der zehn befragten Kommunen einen akuten Änderungs- bzw. Verbesserungsbedarf. Die Mehrheit schätzt die Finanzausstattung als grundsätzlich ausreichend ein, betont aber, dass zur effektiven Mittelverwendung und Projektumsetzung die Fachkräfte fehlen: »Was nützen die schönsten Finanzen, wenn wir diese nicht umsetzen können.« (Interview 7: Abteilungsleiterin Stadtplanung)

In den Jahren 2019 und 2020 wurden von den 98 untersuchten Klein- und Mittelstädten insgesamt rund 10,5 Millionen Euro an Landesfördermitteln für die

Verkehrsinfrastruktur abgerufen.[7] 72 Prozent der Gesamtfördersumme entfielen auf kleinere Mittelstädte, nur 28 Prozent auf mittlere Kleinstädte. Durchschnittlich lag die abgerufene Summe bei 106.700 Euro, die höchste Einzelförderung betrug 1,6 Millionen Euro. Insgesamt riefen nur 29 Prozent der Kleinstädte Fördermittel – vorwiegend unter 50.000 Euro – ab, während rund 60 Prozent der untersuchten Mittelstädte Förderungen zwischen 100.000 und 500.000 Euro beanspruchten (siehe Abb. 6).

Abb. 6: Verteilung abgerufener Fördermittel (2019–2020) nach Summe und Stadtgröße



Quelle: eigene Darstellung

Gerade bei der Suche nach geeigneten Förderprogrammen und der Antragstellung stehe der Verwaltungsmehraufwand oft nicht in Relation zur geförderten Summe:

»Fördermittelanträge helfen, aber sie treffen nicht immer die Realität. Wir haben keinen Überblick [über die Fördertöpfe] mehr, […] wir verlieren den Faden. Dann

7 Ausgewertet wurde die VIF-Datenbank (Verkehrsinfrastrukturförderung) des Landes Hessen. Diese listet die jeweiligen Zuwendungssummen aus Förderbescheiden auf, die im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie sowie des Mobilitätsfördergesetzes in den Jahren 2019 und 2020 übergeben wurden (Kommunale Straßenbauförderung, Zuwendungen für Rad- und Gehwege sowie Nahmobilität).

muss man wissen, ob eine Förderung mit der anderen korreliert oder ob es eine Doppelförderung gibt. Das versteht keiner mehr. Manchmal steckt man schon mehr Geld rein, weil man eine Stelle braucht, die die Fördertöpfe überwacht, als man letztlich damit rausholt. Es wäre doch einfacher, die Kommunen besser finanziell für das Tagesgeschäft auszustatten […].« (Interview 9: Bürgermeister)

Anzumerken bleibt, dass in den befragten Kommunen, in denen die finanzielle und personelle Ausstattung als »besser« eingeschätzt wurde, meist mit wenig(er) politischer und verwaltungstechnischer Gegenwehr gerechnet wurde, mehr Engagement und Zeit für neue Ideen bleibe und Projekte besser in die Umsetzung gebracht werden könnten.

5.5 Kommunenübergreifende Strukturen

Bei Inanspruchnahme der zahlreich vorhandenen externen Unterstützungsangebote wie Informationsplattformen, Veranstaltungen oder Fortbildungsmöglichkeiten zum Thema Verkehr und Mobilität beanstanden die Kommunen die fehlende Zeit und Möglichkeit, diese intensiv und zielführend in der täglichen Praxis beanspruchen und anwenden zu können. Es ist dennoch von Belang, externe Unterstützungsangebote sowie einen Netzwerkaufbau zu stärken, um die Zusammenarbeit zwischen Kommunen zu fördern und Synergien zwischen relevanten Akteur_innen zu erzeugen.

Für eine in Verkehrsfragen wichtige überkommunale Zusammenarbeit fehlen allerdings häufig geeignete Strukturen und ein regelmäßiger Austausch. Nur in Einzelfällen besteht eine Vernetzung über die eigenen Stadtgrenzen hinaus. Mitunter fehlt das Verständnis für einen Zusammenschluss mit Nachbarkommunen sowie die Entwicklung und Umsetzung möglicher gemeinsamer Ziele gänzlich.

Nötige arbeitsrelevante Abstimmungen mit anderen Akteuren geschehen vorwiegend problem- oder projektbezogen. Hessen Mobil ist als obere Verwaltungsbehörde des Landes Hessen für fast alle befragten Kommunen einer der wichtigsten Ansprech- und Durchführungspartner bei infrastrukturellen und verkehrsregelnden Maßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, die in der Regel auch das innerörtliche Hauptstraßennetz bilden. Auch Kreise und (Verkehrs-)Verbände nehmen eine wichtige Rolle ein (siehe Abb. 7).

Abb. 7: Überkommunale Strukturen und Vernetzungen

Kontaktintensität
Hessen Mobil
Verbände, Kreise
ÖPNV-Aufgabenträger des Landkreises
ivm*
Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
Rhein-Main-Verkehrsverbund
Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität
Nachbarkommunen
Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement
Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum
Unterstützung
*Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Quelle: eigene Darstellung

Die Handlungsfelder Nahmobilität und Mobilitätsmanagement sowie neue Verkehrsangebote (Carsharing, Bürgerbusse, Mitfahrbänke etc.) sind hinsichtlich der Aufgaben und Zuständigkeiten in Klein- und Mittelstädten nicht normiert. Umso bemerkenswerter erscheint es, dass in 17 Prozent der Kleinstädte und in etwa 40 Prozent der Mittelstädte Carsharing-Angebote existieren – wenngleich meist jeweils nur ein bis zwei Fahrzeuge angeboten werden. Genauere Analysen zeigen, dass bei diesen Angeboten die koordinierende und unterstützende Funktion von Verkehrsverbünden und anderen regionalen Institutionen sehr wichtig ist. Bei Fahrrad- oder Lastenverleihsystemen, die teilweise von den Kommunen angestrebt werden, gestaltet sich die Suche nach interessierten privatwirtschaftlichen Anbietern aufgrund des potenziell geringen Nachfrage- und Auslastungspotenzials schwierig. Auch sehen manche Kommunen wegen ihrer geringen räumlichen Ausdehnung wenig Bedarf, (E-)Sharing-Systeme zu etablieren, da Ziele meist eng beieinander liegen und zumindest in zentralen Stadtkernen gut fußläufig erreichbar sind.

Mit der Einstellung »Brauchen wir sowas überhaupt?« sind Politik und Verwaltung vieler Klein- und Mittelstädte nicht immer zeitgemäß. So werden Potenziale, die solche Bereiche bieten, nicht ausreichend wahrgenommen. An anderer Stelle lösen persönliche Erfahrungen Engagement aus:

> »Unser Bauamtsleiter hat vor 1,5 Jahren ganz plötzlich das Fahrradfahren für sich entdeckt. Da haben die E-Bikes tatsächlich mal etwas ausgelöst. Er fährt seitdem praktisch nur noch mit dem Fahrrad auf die Arbeit […]. Da haben wir [mit dem Thema] auf jeden Fall offene Ohren, er denkt viel mit uns in die gleiche Richtung, ist also jetzt auch begeistert dabei.« (Interview 2: Fachbereichsleiter Mobilität & Umwelt)

6. Fazit und Handlungserfordernisse

Im Projekt »Suburban New Mobility« konnten am Beispiel von 98 Kommunen im Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main explorativ Spezifika von Klein- und Mittelstädten in den relevanten Dimensionen Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage und Verkehrsorganisation herausgearbeitet und dargestellt werden, um ein grundlegendes Verständnis für Situation und Rolle von Klein- und Mittelstädten im Kontext der Mobilitätswende zu schaffen.

Das Verkehrsangebot zeichnet sich nahezu durchweg durch sehr gute Anbindungen an das leistungsfähige überörtliche Straßennetz (Autobahnen und Bundesstraßen), aber auch an den regionalen Schienenpersonennahverkehr aus; ein flächendeckendes innerstädtisches ÖPNV-Angebot in zeitgemäßer, gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiger Qualität ist hingegen nicht immer vorhanden.

Kompakte Siedlungskörper ermöglichen grundsätzlich kurze, zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigende Binnenwege. Die bestehenden, vor allem in den Siedlungskernen häufig beengten städtebaulichen Strukturen erschweren jedoch die Integration neuer verkehrlicher Maßnahmen sowie sicherer und komfortabler Fuß- und Radverkehrsanlagen: Straßen- und Freiräume sind stark vom Auto geprägt, Fuß- und Radverkehr mussten in der Vergangenheit bei der Flächenverteilung hintenanstehen.

Dies scheint auch für die Wahrnehmung von Mobilität bei meinungsbildenden und entscheidungstragenden Personen zuzutreffen. Verkehr ist ein wichtiges Thema in Gesellschaft und Politik; der Fokus liegt dabei jedoch auf der Ad-hoc-Beseitigung konkreter Probleme und weniger auf langfristigen Strategien und Planungen. Eine gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplanung und deren konsequente Umsetzung ist nur in Ausnahmefällen zu verzeichnen.

Die Schlankheit der Politik- und Verwaltungsstrukturen ermöglicht einerseits flexibles Agieren mit gering komplexen Abstimmungsprozessen, bedeutet andererseits aber eng begrenzte personelle und fachliche Ressourcen bis hin zu einem substanziellen Fachkräftemangel in der kommunalen Verkehrsplanung. Unterschiedliche Entscheidungspräferenzen in Politik und Verwaltung behindern interne Prozesse und erschweren die Umsetzung von Maßnahmen, die damit stark von der Mo-

tivation und dem Engagement einzelner Personen abhängig sind. Geeignete Strukturen für überkommunale, regionale, strukturierte oder informelle Kooperationen und Austausche, wie sie angesichts der kommunenübergreifenden Verflechtungsstrukturen des Verkehrs und zunehmend komplexer verkehrsplanerischer Lösungsansätze sinnvoll wären, fehlen meist.

Aus den in den vorangegangenen Abschnitten dargestellten Ergebnissen lassen sich im Hinblick auf eine Mobilitätswende in Kleinstädten folgende Handlungserfordernisse ableiten:

(1) Kleinstädte müssen selbst Handlungskompetenzen entwickeln. Dazu bedarf es informierter sowie finanziell und personell auskömmlich ausgestatteter Akteure auf allen Planungs- und Entscheidungsebenen sowie mehr kommunaler Entscheidungsmacht und fachlichen Know-hows, um Prozesse und Maßnahmenumsetzungen beschleunigen zu können. Finanzielle Gestaltungsspielräume und niederschwellig abrufbare Förderlinien sind erforderlich, um innovative und multimodale Verkehrsangebote vollumfänglich oder teilweise bzw. zeitweise zu finanzieren und damit auch außerhalb der Großstadt-Zentren zu etablieren.
(2) Viele verkehrliche Probleme und Lösungsansätze können sinnvoll und effizient nur kommunenübergreifend adressiert werden. Hierfür bedarf es mindestens der Etablierung von wirksamen informellen, möglicherweise auch formellen Strukturen der Kollaboration. Übergeordnete Akteure können hier als regionsweites Sprachrohr fungieren. Das grundsätzlich erfolgreiche Modell der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft auf Ebene der Landkreise könnte hier Pate stehen.
(3) Die Sicherung bzw. Reurbanisierung lebendiger Orts- und Stadtzentren als wichtige Querschnittsaufgabe integrierter Stadtentwicklung mit dem Fokus auf aktive Innenentwicklung sowie der Mut und Gestaltungswille, höhere städtebauliche Dichten zu realisieren, können dazu beitragen, die zurückgelegten Distanzen und die stetig zunehmende MIV-Verkehrsleistung zu reduzieren und insbesondere im Bereich der Alltagsmobilität auf andere Mobilitätsformen zu verlagern.
(4) Verfügen Kleinstädte über eine adäquate finanzielle Grundausstattung, fachlich kompetentes Personal sowie eine Kommunalpolitik mit entsprechendem Gestaltungswillen, kann der schlankere Politik- und Verwaltungsapparat sich sogar als struktureller Vorteil erweisen, um sich veränderten Gegebenheiten flexibler anzupassen, Transformationsprozesse proaktiv mitzugestalten sowie kreative, passgenaue Lösungen für eine zielorientierte Verkehrswende zu finden.

Das Projekt »Suburban New Mobility« ist als Einstieg in die notwendige Diskussion um die Gestaltung eines nachhaltigeren Verkehrssystems auch und gerade in Kleinstädten zu verstehen. Die Analysen vorliegender Daten zu Verkehrsan-

gebot, Verkehrsnachfrage und Verkehrsorganisation sowie die durchgeführten Interviews mit Angehörigen von Kleinstadt-Verwaltungen vermitteln am Beispiel des Ballungsraums Frankfurt-Rhein-Main ein konsistentes Bild der spezifischen Rahmenbedingungen und Probleme von Kleinstädten in Stadtregionen. Um die Erkenntnisse zu validieren, zu vertiefen und sie auf eine breitere Basis zu stellen, wird es in folgenden Forschungsschritten angelegen sein, die abgeleiteten Handlungserfordernisse mit Vertreter_innen von Kleinstädten rückzukoppeln sowie auch die Perspektiven und Haltungen der Bewohner_innen von Kleinstädten einzubeziehen. Mit diesen Erweiterungen sollte überdies der methodische Ansatz auf weitere Regionen – auch im ländlichen Raum – übertragen werden.

Literatur

Agentur für Arbeit (2019): Gemeindedaten 2018. Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Nürnberg.

Baumgart, Sabine/Flacke, Johannes/Grüger, Christine/Lütke, Petra/Rüdiger, Andrea (Hg.) (2004): Klein- und Mittelstädte. Verkleinerte Blaupausen der Großstädte? Dokumentation des Expertenkolloquiums am 29. April 2004 an der Universität Dortmund. Dortmund.

BBH – Becker Büttner Held (2021): Sofortprogramm Mobilitätswende. Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht. Gutachten im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/T30/Gutachten_-_Sofortprogramm_Mobilitaet.pdf (letzter Zugriff am 23.12.2021).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2019a): Raumgliederungen auf Gemeindebasis. Stadt- und Gemeindetyp. Laufende Raumbeobachtung des BBSR. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/downloads/downloadsReferenz2.html (letzter Zugriff am 12.5.2021).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2019b): Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland. Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen. Bonn: BBSR-Online-Publikation Nr. 15/2019.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2019c): Zukunft Kleinstadt. Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2020): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Bonn.

Birk, Max/Blees, Volker (2020): Klein- und Mittelstädte – Orte der Verkehrswende? Eine Analyse am Beispiel der Metropolregion Frankfurt RheinMain. In: PlanerIn 4/2020, 29–33.

Blees, Volker (2019): Mobilitätsmanagement – Vollwertiges Instrument im Orchester der Verkehrsplanung? In: Informationen zur Raumentwicklung 1/2019, 34–43.

Canzler, Weert/Radtke, Jörg (2019): Der Weg ist das Ziel: Verkehrswende als Kulturwende. Oder: Zur schwierigen Entwöhnung vom Auto. In: APuZ 69/43, 33–38.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2003): Arbeitspapier Nachhaltige Verkehrsentwicklung. Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2016): Übergänge in den postfossilen Verkehr. Notwendigkeiten, Entwicklungstrends und -pfade. Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln.

Gareis, Philipp/Diller, Christian/Winkler-Kühlken, Bärbel (2021): Infrastruktur als Aspekt von Lebensqualität und ihr Einfluss auf die Lebenszufriedenheit von Bewohnern in Kleinstädten des Regionstyps zentrale Lage in Deutschland. In: Raumforschung und Raumordnung. Spatial Research and Planning 79/1, 39–57.

Gross-Fengels, Sophia-Marie (2021): Implementierung von Smart Mobility in ländlichen Räumen. Innovative Lösungen und potenzielle Regionalwirkungen für den Kreis Heinsberg. Dissertation. RWTH Aachen.

Hannemann, Christine (2018): Kleine Stadt, was nun? In: Bettina Reimann/Gudrun Kirchhoff/Ricarda Pätzold/Wolf-Christian Strauss (Hg.), Vielfalt gestalten. Integration und Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, 45–62.

Hesse, Markus (1993): Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region. Marburg: Metropolis Verlag.

HSL – Hessisches Statistisches Landesamt (2020a): Hessische Gemeindestatistik (HGSt). Wiesbaden.

HSL – Hessisches Statistisches Landesamt (2020b): Beschäftigte der hessischen Gemeinden und Gemeindeverbände am 30.6.2019 nach Aufgabenbereichen. https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/finanzen-personal-steuern/personal/tabellen, Datei https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/Beschaeftigte_GemGv_Aufgabenbereich_2019_9.11.2020.xlsx (letzter Zugriff am 10.5.2021).

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2009): Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung. Abschlussbericht. FOPS-Projekt FE 70.794. Dortmund.

Kraftfahrt-Bundesamt (2020): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2020. Flens-

burg. https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ3/fz3_2020_xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=2 (letzter Zugriff 15.8.2022)

Kutter, Eckhard (2014): Siedlungsstruktur und Verkehr. Zum Verständnis von Sachzwängen und individueller Verkehrserreichbarkeit in Stadtregionen. In: Weert Canzler/Andreas Knie/Oliver Schwedes (Hg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer VS, 211–236.

Meijers, Evert (2008): Summing Small Cities Does Not Make a Large City. Polycentric Urban Regions and the Provision of Cultural, Leisure and Sports Amenities. In: Urban Studies 45/11, 2323–23342.

Meijers, Evert/Burger, Martijn J. (2017): Stretching the concept of »borrowed size«. In: Urban Studies 54/1, 269–291.

Milbert, Antonia/Lars Porsche (2021): Kleinstädte in Deutschland. Die wichtigsten Fakten. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.). Bonn.

Nadler, Robert/Fina, Stefan (2021): Nachhaltige Mobilität als umweltpolitisches Handlungsfeld in Kleinstädten. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), Kompendium Kleinstadtforschung. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 177–188.

Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias/Follmer, Robert/Bäumer, Marcus (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn/Berlin.

Othengrafen, Frank/Levin-Keitel, Meike/Breier, Dominique (2019): Stadtplanung als interdisziplinäre Disziplin. Eine Bestandsaufnahme des Alltags von Planerinnen und Planern in deutschen Mittelstädten. In: Planung Neu Denken Online 1/2019.

Porsche, Lars (2021): Kleinstädte. Forschung in der Aufmerksamkeitslücke. In: Uwe Altrock/Detlef Kurth/Ronald Kunze/Holger Schmidt/Gisela Schmitt (Hg.), Stadterneuerung in Klein- und Mittelstädten. Wiesbaden: Springer VS, 3–33.

Porsche, Lars/Milbert, Antonia (2018): Kleinstädte in Deutschland. Ein Überblick. In: Informationen zur Raumentwicklung 6/2018, 4–21.

Schwedes, Oliver (2019): Grundlagen der Verkehrspolitik und die Verkehrswende. In: Jörg Radtke/Weert Canzler (Hg.), Energiewende. Wiesbaden: Springer VS, 193–220.

Straatemeier, Thomas/Bertolini, Luca (2020): How can planning for accessibility lead to more integrated transport and land-use strategies? Two examples from the Netherlands. In: European Planning Studies 28/9, 1713–1734.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Köln.

Internationale Kleinstadtforschung
Ein Ausblick

Barış Ülker

1. Einleitung

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts wird das Feld der Stadtforschung durch eine entscheidende interne Diskussion herausgefordert. Einerseits löste das Argument, dass mehr Menschen in Städten als in ländlichen Gebieten leben, einen Diskurs über die Entstehung eines neuen urbanen Zeitalters aus, der sich auf die Konzepte des nachhaltigen, effizienten und gerechten Lebens und Arbeitens in Städten bezog (Gleeson 2012). Andererseits wurden die grundlegenden Annahmen der Urbanistik infolge der Entterritorialisierung und Reterritorialisierung von Städten infrage gestellt (Brenner/Schmid 2014). Abgesehen von dieser internen Diskussion ist das wachsende akademische Interesse an Kleinstädten (Bell/Jayne 2006; Bański 2021a; Hamdouch et al. 2016; Garrett-Petts 2005; Ofori-Amoah 2007), die in der Forschungsagenda der Urbanistik lange Zeit ignoriert wurden, noch bemerkenswerter geworden. Dieses wachsende Interesse an der Erforschung von Kleinstädten ist für die Stadtforschung von Bedeutung, da sich die historisch wahrgenommenen Beziehungen zwischen der Stadt und ihrem Gegenstück, dem Nicht-Städtischen, sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht ständig verändern, und dieser Wandel erfordert ein kritischeres Verständnis bei der Bestimmung dessen, was die konstitutiven Elemente der Stadt sind und sein werden, die in den klassischen Texten der Stadtforschung nicht zu finden sind.

Kurz gesagt, die klassischen Schriften der Stadtforschung im 19. Jahrhundert befassten sich hauptsächlich mit dem Ausmaß der Industrialisierung, der kapitalistischen Entwicklung, den kontinuierlichen Migrationswellen und dem Prozess der Urbanisierung. Während Ferdinand Tönnies (1957) beispielsweise die Auswirkungen der industriellen Entwicklung auf die Stadt durch den Übergang des gemeinsamen Zugehörigkeitsgefühls von der Dorfgemeinschaft zur Gesellschaft in der Stadt beschrieb, unterschied Emile Durkheim (1964) zwischen dem vorindustriellen Dorf und der Industriestadt anhand der Bezeichnungen »mechanische Solidarität« und »organische Solidarität«. Eine andere Ebene klassischer Schrif-

ten im gleichen Zeitraum entstand mit Karl Marx, Max Weber, Friedrich Engels und Georg Simmel, die vor allem durch ihre Analysen dieses Wandels anhand der Systeme Wirtschaft, Politik und Kultur bekannt sind. Sowohl Marx (1973 [1859/67]) als auch Weber (1978 [1921/22]) unterstrichen die Bedeutung der gesellschaftlichen Organisationsformen durch historische Analysen – etwa des Feudalismus und Kapitalismus – für die Veränderung der Raumform und führten damit die politische Ökonomie in den Siedlungsraum ein. Ergänzend dazu konzentrierte sich Engels (1993 [1887]) durch seine Beobachtungen auf andere Aspekte des Kapitalismus im städtischen Raum: die Konzentration von Kapitalinvestitionen und Arbeitskräften, das Wachstum als Vermehrung der städtischen Zentren, Armut, Entbehrung und räumliche Isolierung der Klassen. Simmel (1995 [1903]) hingegen beschrieb die Handlungsmuster und Denkweisen, die in der Stadt leicht zu finden waren, und Konzepte, die mit der Moderne in Verbindung gebracht werden konnten, wie Geldwirtschaft, rationale Berechnungen und unpersönliche soziale Beziehungen.

Die Mitglieder der Chicagoer Schule, zu denen unter anderem Robert Park, Louis Wirth, Roderick D. McKenzie und Ernest W. Burgess gehörten, erweiterten das Forschungsprogramm der Stadtforschung durch ihre Konzentration auf das städtische Leben. Anstatt die politisch-ökonomischen Merkmale städtischer Verhältnisse aufzuzeigen, untersuchten sie den allgemeinen Kampf ums Überleben als gemeinsame Grundlage aller Arten und betrachteten die soziale Organisation der Stadt als Antwort auf die knappen Ressourcen, die sich aus diesem biologisch begründeten Wettbewerb ergeben (Park/Burgess 2019 [1925]). Ihr Ansatz, der als von Darwin inspirierte Humanökologie bezeichnet wird, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg mit einer neuen Betonung des technologischen Determinismus wiederbelebt (Hawley 1986).

Um die Beziehungen zwischen dem modernen Leben und den Städten zu untersuchen, weiteten Herbert Marcuse (2005 [1932]) sowie Max Horkheimer und Theodor W. Adorno (2002 [1947]) von der Frankfurter Schule das Marx'sche Konzept der Entfremdung auf den Bereich der Massenproduktion kultureller Artefakte aus und beeinflussten damit verschiedene Wissenschaftler_innen der Urbanistik. In ähnlicher Weise untersuchten Walter Benjamin (1999) und Siegfried Kracauer (1995 [1963]) den Warenfetischismus in neuen spektakulären Stadträumen und wiesen auf die sozial ungerechten Bedingungen hin. In Anlehnung an diese bedeutenden Traditionen fanden nach den 1960er-Jahren einige kritische Perspektiven Eingang in stadtwissenschaftliche Schriften. Doch auch diese bezogen sich nicht direkt auf kleine Städte. Einige Aspekte dieser Theorien sollen jedoch in den späteren Kapiteln des vorliegenden Artikels erörtert werden, um interdisziplinäre und interrogative Qualitäten zukünftiger Forschung in diesem Bereich zu entwickeln.

Innerhalb dieses breiteren Rahmens untersucht der Artikel die aktuellen akademischen Überlegungen zu Kleinstädten auf internationaler Ebene und berücksichtigt dabei kritische Perspektiven in den Urban Studies. Mit der Verfolgung dieses

Ziels wird nicht beabsichtigt, einen einzigen theoretischen und methodischen Ansatz für die Analyse von Kleinstädten in den Vordergrund zu stellen. Ebenso wenig geht es darum, eine einzige Darstellung der Kleinstadt konzeptionell zu entwerfen und historische Brüche aufzuzeigen, um die Entwicklung von Kleinstädten zu erfassen. Vielmehr zielt der Artikel darauf ab, die Kleinstadtforschung in den Kontext der Stadtforschung zu stellen, die weltweite Ausbreitung des städtischen Lebens aus dem Blickwinkel der Kleinstadtforschung zu verstehen, vorherrschende Stadttheorien infrage zu stellen und städtische Ordnungen sowie Möglichkeiten für die künftige Forschung neu zu überdenken. Daher werden in diesem Artikel zunächst die Grenzen der Definition der Kleinstadt aufgezeigt (Kap. 2). Das dritte Kapitel gibt einen kurzen Überblick über Debatten innerhalb der Stadtforschung, bei denen Kleinstädte weitgehend unberücksichtigt gelassen wurden. Im vierten Kapitel werden einige der wichtigsten Aspekte im Zusammenhang mit Kleinstädten aufgezeigt. Die abschließenden Bemerkungen befassen sich mit der Zukunft von Kleinstädten innerhalb der Stadtforschung (Kap. 5).

2. Definitionen und Kategorisierungen von (Klein-)Städten

Vor dem Hintergrund klassischer und zeitgenössischer Schriften zur Stadtforschung stellt es sich als eine der schwierigsten Aufgaben dar, eine gemeinsame Definition der Stadt zu finden. Diese primäre Herausforderung hat unweigerlich zu noch grundsätzlicheren Diskussionen über die Merkmale kleiner Städte und die Unterscheidung von großen und mittelgroßen Städten geführt. Im Allgemeinen bezieht sich das Adjektiv »urban« auf die Merkmale einer Stadt; traditionell wurde es in Abgrenzung zum ländlichen Raum verwendet (Hutchison 2010: 836).

Eine der klassischen Definitionen von Stadt stammt von der Chicagoer Schule. Anstelle einer numerischen Messung favorisiert Wirth (1938) den Ansatz, dass sich Städte von ländlichen Gebieten durch das Zusammenwirken dreier Faktoren unterscheiden lassen: Größe, Dichte und Heterogenität der Bevölkerung. Eine Zunahme all dieser Faktoren sei ein Zeichen für ein städtisches Umfeld, in dem der Einzelne entfremdet sei, aber auch unter dem Druck der Medien, sozialer Bewegungen und Forderungen der Gesellschaft stehe.

Aus einer moderneren Perspektive definiert Henri Lefebvre den Raum als eine Einheit, die sozial produziert wird (1991 [1974]). Bereits seit den späten 1960er-Jahren kritisiert er mit seinem neuen methodologischen Ansatz zur Interpretation des Raums jede selbstverständliche Vorstellung von Raum und die Schaffung prognostischer Raummodelle. Lefebvre interessiert sich in erster Linie für Kämpfe um die Bedeutung des Raums. Anders ausgedrückt: Jede Gruppe von Menschen hat die Fähigkeit, durch verschiedene Konflikte, Verhandlungen und Interaktionen ihren eigenen Raum zu produzieren. Dieser Raum kann nicht auf nur einen Teil der Produk-

tions-, Austausch- und Akkumulationsdynamik reduziert werden. Als Produkt sozialer Beziehungen hat er eine bestimmende Kraft für die Reproduktion von Reichtum und Mehrwert. Der produzierte Raum ist somit ein Instrument, das Auswirkungen auf unser Denken und Handeln hat. Er ist ein effizienter Mechanismus der Kontrolle, der Beherrschung und der Macht (ebd.: 26).

In diesem Rahmen kann der Raum nach Lefebvre anhand von drei Achsen analysiert werden: dem wahrgenommenen, dem konzipierten und dem gelebten Raum. Obwohl sie sich auf unterschiedliche Indikatoren in der Raumanalyse beziehen, stehen alle drei Achsen in Beziehung zueinander. Der wahrgenommene Raum ergibt sich aus dem alltäglichen sozialen Leben und ist messbar. Der konzipierte Raum entspringt dem Denken und den Ideen. Er wird in einem kognitiven Prozess entwickelt und kann mit den Formulierungen von Planer_innen, Technokrat_innen und Sozialingenieur_innen in Verbindung gebracht werden. Der gelebte Raum hingegen ist ein komplexes Gefüge von Symbolen und Bildern. Er hat die Fähigkeit, das Gleichgewicht zwischen wahrgenommenen und erdachten Räumen zu bestimmen.

Die beiden genannten Konzepte machen unterschiedliche Merkmale von Städten aus und stützen sich auf unterschiedliche theoretische Überlegungen. Sie könnten auf die Forschungsagenda zu Kleinstädten gesetzt werden, doch gibt es demgegenüber in der Stadtforschung eine Reihe allgemeinerer Konzepte, die eine breitere Definition von Kleinstadt nutzen (Bański 2021b: 7–8): Zunächst einmal heben sich Kleinstädte aufgrund ihrer räumlichen Positionierung von mittleren und großen städtischen Gebieten ab und bieten ihren Bewohner_innen und der sie umgebenden Landbevölkerung eine Lebensgrundlage. Zweitens werden die Geselligkeit und die historische Einbettung der Kleinstädte meist als wesentliche Unterscheidungsmerkmale angesehen. Drittens gelten Kleinstädte als Knotenpunkte der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen. Und nicht zuletzt werden sie als Bindeglieder zwischen dem Ländlichen und dem Städtischen, dem Zentrum und dem Vorort sowie dem Lokalen und dem Globalen bezeichnet.

Über diese allgemeinen Überlegungen hinaus ist die Definition und Kategorisierung der Kleinstadt anhand statistischer Maße, insbesondere der Bevölkerungszahl, Gegenstand der Debatte von Städteexpert_innen (EU 2021). Die lokalen, nationalen und regionalen Unterschiede zwischen Kleinstädten auf der ganzen Welt und ihre jeweilige Positionierung innerhalb der städtischen Hierarchien reichen jedoch für ein nachhaltiges System der statistischen Messung nicht aus. Bell und Jayne stellen daher die Mindest- und Höchstanforderung bezüglich der Größe von Kleinstädten infrage und schlagen vor, die Kleinheit von Städten anhand ihres Einflusses und ihrer Reichweite in der sogenannten global integrierten Wirtschaft zu messen (Bell/Jayne 2009: 689). Die Forschungsagenda für Kleinstädte solle sich von den Elementen des Sizismus befreien und vielmehr die Handlungsweisen, Selbstbilder, Gefühlsstrukturen und Ortsempfindungen in Kleinstädten verstehen und im Detail untersuchen, wie diese Städte mit der internationalen Arbeitstei-

lung, den transnationalen Rahmenbedingungen von Governance und Finanzen, den soziokulturellen Praktiken und Prozessen sowie der räumlichen Rekonstruktion lokaler, nationaler, regionaler und supranationaler Kontexte verbunden sind (ebd.: 690–692).

Daneben gibt es Studien, die darauf abzielen, Klassifizierungen für kleine Städte aufzustellen. Ein aktueller Versuch fokussiert darauf, unter Berücksichtigung anderer Klassifizierungsansätze, die vor allem in den 1990er-Jahren entwickelt wurden, eine synthetische Methode aufzustellen: Bański (2021b) fasst die Kleinstadt als Komposition, die ihre wirtschaftlichen Strukturen, ihren Standort und ihre Beziehungen zum Umland umfasst.

Die Klassifizierung anhand der Wirtschaftsstrukturen unterteilt Kleinstädte in zwei Gruppen: solche mit einer Mehrbranchenstruktur und solche, die sich auf eine bestimmte Wirtschaftstätigkeit spezialisiert haben (ebd.: 14). Während die erste Gruppe mindestens zwei Wirtschaftszweige aufweist, die fast ähnlich große Auswirkungen auf den städtischen Raum haben, leistet die zweite Gruppe von Kleinstädten jeweils ganz spezielle Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung, wie etwa Kurorte oder Bergbau-Standorte.

Im zweiten Klassifizierungsformat, dem des Standorts, werden Kleinstädte ebenfalls in zwei Gruppen unterteilt: in solche, die innerhalb, und solche, die außerhalb großer Ballungsräume liegen. Erstere Kleinstädte verfügen über eine sehr gute Anbindung an das regionale Hauptzentrum. Dies kann an der Reisezeit zu zentralen städtischen Orten, dem täglichen Pendeln zur Arbeit und den Möglichkeiten der Inanspruchnahme verschiedener Dienstleistungen gemessen werden (ebd.: 15). Kleinstädte, die sich außerhalb großer Ballungsräume befinden, sind nicht zwangsläufig räumlich isoliert.

Das dritte Klassifizierungsformat, das sich auf die Beziehungen zum Umland von Kleinstädten konzentriert, betrachtet die Pendlerströme in und aus ländlichen Gebieten, die Beziehungen zu Unternehmen und die Grenzen der Verwaltungsbezirke (ebd.: 16). Bei dieser Klassifizierung ist die Rolle eines städtischen Zentrums in der territorialen Hierarchie einer Region für die Einordnung einer Kleinstadt entscheidend.

Aus dieser synthetischen Methode ergeben sich acht Typen von Kleinstädten: lokale Zentren mit guter Erreichbarkeit und einer verzweigten Wirtschaftsstruktur, lokale Zentren mit guter Erreichbarkeit und einer spezialisierten Wirtschaftsstruktur, periphere lokale Zentren mit einer verzweigten Wirtschaftsstruktur, periphere lokale Zentren mit einer spezialisierten Wirtschaftsstruktur, überlokale Zentren mit guter Erreichbarkeit und einer verzweigten Wirtschaftsstruktur, überlokale Zentren mit guter Erreichbarkeit und einer spezialisierten Wirtschaftsstruktur, periphere überlokale Zentren mit einer verzweigten Wirtschaftsstruktur und periphere überlokale Zentren mit einer spezialisierten Wirtschaftsstruktur.

Ein weiterer Versuch, kleine Städte zu definieren und zu kategorisieren, besteht in dem territorialistischen Ansatz im Rahmen des ESPON-TOWN-Projekts (Servillo/Atkinson/Hamdouch 2017). Dieser Ansatz, der auf einer langen Tradition in der Stadtforschung beruht, analysiert städtische Sachverhalte, Trends und Erfahrungen als eigenständige, überschaubare und abgegrenzte räumliche Einheiten. Er wurde dafür kritisiert, dass er die räumlichen Grenzen eines Gebiets festlegt, um bestimmte Schlussfolgerungen über eine bestimmte Gruppe von Menschen zu ziehen, urbane Phänomene anhand von Typologien zu interpretieren und eine Dichotomie zwischen Stadt und Land zu schaffen (Brenner/Schmid 2014). Der territorialistische Ansatz hat jedoch eine Reihe von hilfreichen methodischen Fragen für die Kleinstadtforschung innerhalb der Urbanistik aufgeworfen.

Nach Servillo, Atkinson und Hamdouch (2017: 369) bieten drei grundlegende Perspektiven (morphologisch, administrativ und funktional) Definitionen der Kleinstadt, die anhand von vier räumlichen Merkmalen identifiziert werden könne: städtische Siedlung (Gebiet, das durch eine Konzentration von Gebäuden mit einer Bevölkerung oberhalb einer Mindestschwelle definiert ist), Verwaltungseinheit (Status, der einer Siedlung mit lokalen Regierungsaufgaben verliehen wird, und ein Gebiet, das städtische Siedlungen enthält), städtisches Zentrum (Gebiet mit einer Konzentration von Arbeitsplätzen und städtischen Funktionen, das Pendler_innen und Besucher_innen anzieht) und eine damit verbundene funktionale Region (größeres Gebiet mit funktionalen Beziehungen zwischen städtischen Kernen).

Was das Verhältnis zwischen bebautem Gebiet und städtischer Gemeinde betrifft, so scheinen drei Kategorien die allgemeinen Vergleiche zu erschweren: (1) Regionen mit einer Verwaltungseinheit für jede Siedlung; (2) Regionen, die mehr als eine Siedlung umfassen und deren Hauptsiedlung eine Verwaltungsfunktion hat; (3) Regionen mit großen Verwaltungseinheiten, die mehrere Siedlungen einer bestimmten Größe umfassen (ebd.: 371). Darüber hinaus können die Bedingungen der Zersiedelung zu konzeptionellen Problemen führen: eine Siedlung, die die Grenze der Verwaltungseinheit überschreitet, zwei getrennte Siedlungen mit unterschiedlichen Verwaltungseinheiten, die sich gemeinsam ausdehnen, oder eine Siedlung, die durch die Ausdehnung eines großen Stadtgebiets kumuliert wird.

Hinsichtlich der Beziehung zwischen städtischem Zentrum und funktionaler Region wird die Mobilität einer wirtschaftlich aktiven Bevölkerung im strukturellen Netzwerk einer Region betont (ebd.: 372). Hier werden innerhalb der Stadtforschung zwei Kategorisierungen sichtbar: Während sich funktionale Stadtregionen auf hochgradig verstädterte Gebiete und kleinere Siedlungen beziehen, die in einen großen Ballungsraum integriert sind, betont eine gegenteilige Betrachtungsweise, dass jede Siedlung eine Anziehungskraft hat und ein Gebiet daher als Ansammlung kleinerer mikro-urbaner Regionen interpretiert werden kann. Diese breitere Perspektive bietet die Grundlage für zwei Ansätze (ebd.: 373): Der territorial-deterministische Ansatz nimmt die regionale Lage unter dem Einfluss eines großen urba-

nen Zentrums als das entscheidende Element an und macht kleine Städte lediglich zu funktionalen Teilen dieser größeren Struktur. Der Ansatz der territorialen Autonomie hingegen weist kleinen Städten eine unabhängige Fähigkeit zu, ihre eigenen räumlichen Praktiken zu entwickeln; die Region wird als ein neutralerer Kontext gesehen.

Obwohl klassische wie zeitgenössische Schriften der Stadtforschung bestimmte Wege zum Verständnis von Kleinstädten im Rahmen einer räumlichen Strategie vorschlagen, erschwert der Aspekt der Vielfalt auf lokaler, nationaler, regionaler und globaler Ebene die Versuche, Kleinstadt zu definieren und zu kategorisieren. Daher sind sowohl Fallstudien als auch vergleichende Ansätze in der Kleinstadtforschung mit ontologischen, erkenntnistheoretischen und methodischen Analysen wichtig, um überholte Ansätze der Stadtforschung zu überdenken und in ihr auch der Kleinstadtforschung Raum zu geben. Vor diesem Hintergrund werden in Kapitel 3 einige Debatten innerhalb der Stadtforschung betrachtet, die in ihren Konzeptualisierungen kleine Städte außen vor lassen. Dies geschieht einerseits, um aus ihrer ausgrenzenden Forschungsperspektive zu lernen, und andererseits, um in den Urban Studies kritischere Überlegungen zur Kleinstadtforschung anzustellen.

3. Theoretisieren ohne Kleinstädte

Es ist nicht der Anspruch dieses Kapitels, eine umfassende Analyse aller Debatten, die die Stadtforschung in den vergangenen zwei Jahrhunderten bestimmt haben, zu präsentieren. Unter Berücksichtigung der Überlegungen von Bell und Jayne (2009: 684–689) zu epochalen Städten, städtischen Hierarchien, Welt-/Globalstädten und globalen Stadtregionen wird vielmehr ein Überblick der Debatten zum städtischen Wandel aus der Perspektive bestimmter Forschungsansätze gegeben, bei denen Kleinstädte weitgehend unberücksichtigt gelassen wurden. Im Anschluss werden einige neuere Ansätze der Urbanistik skizziert, die ihre konzeptionellen Rahmungen für die Entwicklung der Kleinstadtforschung öffnen könnten.

Zunächst einmal war der Aspekt der Zeitlichkeit maßgeblich für die theoretischen und methodologischen Erklärungen der Stadtforschung. So wurden dominierende Weltgeschehnisse in bestimmten historischen Perioden als jeweilige Hauptcharakteristik des städtischen Raums betrachtet – etwa die feudale Stadt, die Industriestadt, die kaiserliche Stadt, die moderne Stadt, die fordistische Stadt. Gleichzeitig wurden die Bedingungen analysiert, wie historische Perioden durch Formen der Krise miteinander verbunden sind: warum eine Periode mit einer Krise enden kann, warum eine Krise die endgültige Lösung eines Konflikts sein kann etc. (Koselleck 2000 [1959]). Während der zeitliche Wandel im Mittelpunkt der Analysen der Urbanistik stand, fungierte eine Gruppe von Städten als repräsentative Beispiele für diese Perioden (Zukin 1982; Castells 1989; Harvey 1989; Soja 1989; Davis

1990). Dabei wurden Merkmale dieser Städte – meist Metropolen des globalen Nordens – auf die Mehrheit der Städte übertragen, auch wenn diese ganz andere lokale Bedingungen und Geschwindigkeiten gesellschaftlichen Wandels aufwiesen. Es fand somit eine theoretische Verallgemeinerung des zeitlichen Wandels von Städten statt – entscheidende Unterschiede wurden nivelliert.

Ergänzend zum Aspekt der Zeitlichkeit versuchten einige Städtetheoretiker_innen, den Aspekt des Ortes als entscheidendes Instrument ihrer Messungen zu etablieren, was schließlich zur Hierarchisierung von Städten führte. So stützt sich die Theorie der Zentralen Orte auf die Größe der Siedlungsbevölkerung und der Bevölkerung eines größeren Marktgebietes (Christaller 1966 [1933]). Sie schien zwar eine Erklärung für regionale Raumstrukturen und die Verflechtungen von Stadt und Region zu liefern, blieb jedoch statisch in der Interpretation des Wandels von Städten.

Dieser funktionalistische Ansatz wurde später von Hall (1966) neu formuliert, wobei er den Schwerpunkt auf eine vierstufige Hierarchie von Städten legte: globale Städte (mit mind. 5 Mio. Einwohner_innen, EW), subglobale Städte (mit 1–5 Mio. EW), regionale Städte (mit 250.000–1 Mio. EW) und Provinzstädte (mit 100.000–250.000 EW). Obwohl die Theorie der Zentralen Orte in der Stadtplanung verwendet wird, können ihre Annahmen als statisch angesehen werden. Vier Gründe können dafür angeführt werden: die Anwendbarkeit der Theorie vor allem auf den Dienstleistungssektor, die sehr begrenzte Möglichkeit, ein sehr flaches Terrain bezüglich der Stadtplanung zu haben, die große Rolle staatlicher Akteure bei der Ansiedlung von Aktivitäten und Infrastruktur sowie die ungleiche Verteilung von Ressourcen und Kaufkraft. Da die dargelegte Städtehierarchie die Bevölkerungszahl und die Art der wirtschaftlichen Aktivitäten für den Erfolg oder Misserfolg einer Stadt heranzieht, scheint sie für kleine Städte nur einen sehr begrenzten theoretischen Rahmen zu bieten.

Eine weitere Stufe der Theoriebildung zu urbanen Räumen – ohne Berücksichtigung von Kleinstädten – wurde durch die Forschung zu Weltstädten oder später Global Cities eingeleitet. Diese untersuchte vor allem die Auswirkungen der globalen wirtschaftlichen Umstrukturierung hin zu einigen wenigen führenden Städten (Friedmann 1986; Sassen 1991). Diese globalen Städte galten als Zentren der Regierung, des Handels, des Finanzwesens, der Versicherungsdienstleistungen, der kulturellen Aktivitäten, der Medien und der Unterhaltung. Zweifellos bildeten diese Kraftzentren der Weltwirtschaft über Jahrzehnte hinweg ein Netzwerk, in dem kleine Städte keine Rolle spielten.

Als Nachfolger der Global-Cities-Agenda versucht der Globale-Stadtregionen-Ansatz, über die Analyse der größten und wirtschaftlich erfolgreichsten Städte hinauszugehen. Bei dieser komplexeren Erforschung des städtischen Raums liegt der Schwerpunkt auf den Beziehungen zwischen Städten in derselben Region (Scott 2001). Jede Stadtregion stellt einen räumlichen Knotenpunkt dar, der sich aus einer Reihe von Städten zusammensetzt, die ein bestimmtes politisches, wirtschaftliches

und kulturelles Umfeld bilden. Diese Städte entwickeln innerhalb des räumlichen Knotens gemeinsame Strategien, um die begrenzten Ressourcen zu teilen und ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Stadtregionen zu steigern. Während globale Stadtregionen aufgrund der wechselseitigen Beziehungen zwischen allen Arten von Städten mehr Möglichkeiten für die Einbeziehung kleiner Städte zu eröffnen scheinen, konzentrieren sich die Studien zum Globale-Stadtregionen-Ansatz in der Regel auf Metropol-Stadtregionen oder großstädtische Stadtregionen. Damit verringern sich die Möglichkeiten, die Rolle kleiner Städte in diesen räumlichen Knoten auszumachen und auch die Strukturen kleinerer Städtenetze und ihr Verhältnis zu größeren Städten zu untersuchen.

Die beschriebenen Ansätze fokussieren im Allgemeinen auf Messungen, die mit der Größe und dem wirtschaftlichen Erfolg von Städten zusammenhängen, und beziehen kleine Städte nicht in ihre theoretischen Überlegungen ein. Daher ist es sinnvoll, kurz einige der kritischen Debatten innerhalb der Stadtforschung darzulegen, die neue Wege für die Forschungsagenda zu kleinen Städten aufzeigen könnten. Ausgangspunkt ist die Ent- und Reterritorialisierung des städtischen Raums – diese drängen Wissenschaftler_innen dazu, städtische Bedingungen und Konzeptualisierungen zu überdenken (Rickards et al. 2016: 1525–1529).

Eine erste Reaktion auf die Idee, die Konzeptualisierung von Städten neu zu denken, ist ein klassischer Status-quo-Ansatz, der die bestehenden Kategorien beibehält. Es wird darauf hingewiesen, dass es wichtig sei, die Stadt als Analyseeinheit beizubehalten – nicht wegen ihrer methodischen Zweckmäßigkeit, sondern vor allem wegen ihrer globalen Anwendbarkeit (Scott/Storper 2015), die der Kleinstadtforschung helfen könne, langfristig sichtbar zu werden.

Eine zweite Reaktion zielt ebenfalls darauf ab, die stadtbezogenen Konzepte beizubehalten, allerdings erst nachdem man sich von ihrer Angemessenheit und Hinlänglichkeit überzeugt hat (Madden 2012). Obwohl diese Strategie in methodischer Hinsicht eine Herausforderung darstellt, könnte sie der Kleinstadtforschung aus den epistemologischen und ontologischen Diskussionen über das globale urbane Imaginäre größeren Nutzen bringen.

Eine dritte Reaktion zielt im Gegensatz zu den vorangegangenen darauf ab, die Stadt wieder mit der Natur zu verbinden, und schafft damit Möglichkeiten, die Reichweite politischer Stadtökologie zu erweitern (Smith 1984; Heynen/Kaika/Swyngedouw 2006; Brantz/Dümpelmann 2011). Diese sozio-natürlichen Erkundungen in Verbindung mit sozio-technischen Netzwerken bringen inspirierende Forschungsfragen bezüglich kleiner Städte hervor, zum Beispiel hinsichtlich der Wechselwirkungen zwischen Natur, Infrastruktur und Kultur.

Eine vierte Reaktion kündigt einen radikaleren Ansatz an und fordert eine völlig neue Interpretation von Stadtkonzepten. Mit der Neuformulierung von Lefebvres Urbanisierungsthese fordern Brenner und Schmid (2015) eine nicht stadtgebundene räumliche Analyse, die auf neue Interpretationen des Kapitalismus und der

ungleichmäßigen Entwicklung der räumlichen Beziehungen abheben kann und der Kleinstadtforschung als Sprungbrett dienen könnte (siehe den Artikel von Langguth in diesem Band).

Eine fünfte Reaktion kommt von postkolonialen Wissenschaftler_innen, die ebenfalls für eine kritischere Stadttheorie plädieren, die historische Unterschiede in den Prozess der globalen politischen Ökonomie einbezieht (Robinson 2015; Roy 2016). Als sechste Reaktion schlagen Wissenschaftler_innen des Assemblage-Denkens in ähnlicher Weise eine fragmentierte Vorstellung von Macht im urbanen Raum vor und regen an, die Heterogenitäten und Kontingenzen in historischen Entwicklungen zu untersuchen (McFarlane 2011). Im Kontext der Kleinstadtforschung sind die beiden letzteren Reaktionen nicht nur für die Hinterfragung der Geografie der Wissensproduktion, sondern auch für die Historisierung und Relativierung städtischer Konzeptualisierungen und Theorien von Bedeutung. Nicht zuletzt eröffnen die Interventionen der digitalen Geisteswissenschaften und der computergestützten Sozialwissenschaften neue Strategien für die Kleinstadtforschung im Hinblick auf Visualisierung, Kartierung und erweiterte datengestützte Interpretation. Während die beschriebenen Debatten in den Urban Studies einen soliden Boden für die Entwicklung der Kleinstadtforschung bereiten, ist es an dieser Stelle hilfreich, den Blick auf einige spezifische Aspekte von Kleinstädten zu richten.

4. Wirtschaftliche, politische, soziale und kulturelle Komplexität von Kleinstädten

Auf der Grundlage der Debatten zur Definition und Kategorisierung der Kleinstadt (Kap. 2) sowie angesichts der theoretischen Herausforderungen und Inspirationen der Urbanistik für die Kleinstadtforschung (Kap. 3) wird nun der Fokus auf einige spezifische Aspekte von Kleinstädten gerichtet. Wiederum kann es nicht um eine vollständige Analyse der Kleinstadtliteratur der vergangenen drei Jahrzehnte gehen. Es soll vielmehr die Vielfalt der Themen aufgezeigt werden, die miteinander verknüpft sind und in den kommenden Jahren zur Entwicklung der Stadtforschung beitragen werden.

Zu den wichtigsten Themenfeldern der Kleinstadtforschung zählen die wirtschaftlichen Umstrukturierungsprozesse auf regionaler, nationaler und globaler Ebene und ihre Überschneidung (Harvey 1990: 141–97; Swyngedouw 1986; Lash/Urry 1987) sowie die Praktiken von Kleinstädten während dieser Transformationsphasen. Die keynesianische Politik des nationalen Wohlfahrtsstaates wurde durch die Ende der 1960er- und Mitte der 1970er-Jahre aufkommenden wirtschaftlichen, finanziellen, politischen und sozialen Krisen allgemein infrage gestellt (Jessop 2002: 80–94). Infolgedessen stießen der Einsatz von Anlagekapital und die Realisierung von

Größenvorteilen an technische Grenzen. Die Flexibilität im Produktionsprozess wurde durch die Politik der Nachfragesteuerung unzureichend. Der zunehmende Wettbewerbsdruck von verschiedenen Ländern in Bezug auf Niedrigkosten- und Low-tech-Produktion ging einher mit dem Bestreben, sich auf neue Technologien zu spezialisieren, und verstärkte sich durch Kapitalströme und Handel. Durch stagflationäre Tendenzen und den Widerstand der Arbeiterklasse gegen die Produktionsprozesse erwies sich der ideale Kreislauf von Massenproduktion und Massenkonsum als immer schwieriger zu realisieren. Dies führte zu einer Verlagerung politischer Einflussnahme von der Nachfrageseite zur Angebotsseite, wobei die Löhne als internationale Produktionskosten betrachtet wurden. Flexible Produktion, die Polarisierung zwischen qualifizierten und ungelernten Arbeitskräften, angebotsseitige Innovationen, Verbundvorteile, Deregulierung der Finanzmärkte, geografische Mobilität von Geldern und ein neues Konsumverhalten traten zwangsläufig an die Stelle des früheren Wachstumsmodells von Massenproduktion und Massenkonsum.

In diesem breiteren Rahmen wird seit Mitte der 1990er-Jahre der wirtschaftlichen Bedeutung kleiner Städte besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Während einige Untersuchungen die Funktion von Kleinstädten innerhalb der Transformation des globalen Kapitals aufzeigen (Burayidi 2001; Erickcek/Mckinney 2006; Ofori-Amoah 2007), konzentrieren sich andere auf eher traditionelle Diskussionen etwa zum Wirtschaftswachstum als Folge verschiedener Indikatoren (Amado/Poggi 2021; Mallach 2022; Meili/Mayer 2017; Norman 2013; Lipscomb 2003; Paradis 2002; Poggi/Firmino/Amado 2022). Diese Studien betonen nicht nur die Standortvorteile einiger Kleinstädte gegenüber städtischen Agglomerationen und Metropolregionen, sondern gehen auch auf verschiedene strukturelle Probleme und langfristige Schwierigkeiten ein.

Ein weiterer Gedankengang zur wirtschaftlichen Umstrukturierung steht im Zusammenhang mit den Konzepten der Kreativ- und Kulturwirtschaft (Jayne et al. 2010). Obwohl das Konzept der Kulturindustrie auf die marxistische Philosophie zurückgeht und von Horkheimer und Adorno (2002 [1947]) entscheidend vorangebracht wurde, beziehen sich Studien zu Kleinstädten auf die von Scott (2000) und Florida (2005) entwickelten Ideen, Großstädte als Analyseeinheiten zu verwenden. Aus der Sicht von Florida, dessen Argumente später in stadtpolitische Strategien umgesetzt worden sind, haben Städte, die in der Lage sind, Vertreter_innen der kreativen Klasse anzuziehen, bessere Chancen auf wirtschaftliche Entwicklung im Zeitalter des intensiven internationalen Wettbewerbs (Florida 2012). Die kreative Klasse setze sich aus zwei Gruppen zusammen: dem superkreativen Kern und den kreativen Fachkräften. Erstere seien diejenigen, die neue Formen und Designs produzierten, und bestünden aus Wissenschaftler_innen, Forscher_innen, Ingenieur_innen, Universitätsprofessor_innen, Dichter_innen, Schriftsteller_innen, Künstler_innen, Schauspieler_innen, Architekt_innen, Designer_innen und

Kulturschaffenden (ebd.: 38). Letztere arbeiteten in wissensintensiven Industrien, im Bereich der Finanzdienstleistungen, in Rechts- und Gesundheitsberufen sowie in Unternehmensführungen (ebd.: 39). Dementsprechend, so führt Florida weiter aus, schienen Mitglieder der kreativen Klasse drei Werte zu teilen (ebd.: 56–58): (1) Individualität, Selbstdarstellung und Abneigung gegenüber traditionellen gruppenorientierten Normen; (2) Leistungsorientierung, Leistungsbereitschaft und Selbstbestimmung; (3) Vielfalt, Offenheit und Toleranz. Florida geht also davon aus, dass Kreativität als die Fähigkeit, neues Wissen in wirtschaftlich florierende Praktiken umzusetzen, der Schlüssel zu den Ressourcen der wirtschaftlichen Entwicklung ist. Die neu entstehende Kleinstadtforschung diskutiert daher die Schwächen und Stärken des Zustroms von Mitgliedern der kreativen Klasse, der auf Praktiken basierenden Kulturwirtschaftspolitik und der Initiativen lokaler Akteure im expandierenden Bereich der Kulturwirtschaft aus einer kritischen Perspektive (Lorentzen/van Heur 2012; Lewis/Donald 2010; Schlichtman 2006; Miles 2006; Evans/Foord 2006; Waitt 2006; Fleming/Ghilardi/Napier 2006; Nelson 2005; Luckman 2009).

Eine weitere thematische Fortsetzung, die an der Schnittstelle von wirtschaftlicher Umstrukturierung, Kulturwirtschaft und kreativer Klasse angesiedelt ist, ergibt sich aus den Studien zur Gentrifizierung. Diese wurde im Allgemeinen als ein Prozess beschrieben, der mit der Ansiedlung der Mittelschicht in ehemalige Arbeiterviertel der Großstädte beginnt und sich mit der Sanierung von Wohnungen in älteren Vierteln, der Veränderung von Konsummustern und der allmählichen Verdrängung alteingesessener Bewohner_innen und Unternehmen fortsetzt (Lees/Slater/Wyly 2010). Obwohl neue Dimensionen und Muster in die Gentrifizierungsforschung aufgenommen wurden, hätte man dies als eine Anpassung von Großstädten an Kleinstädte interpretieren können. Jüngste Studien haben jedoch die möglichen Unterschiede zwischen Großstädten und Kleinstädten in Bezug auf Nachbarschaft, Trennung von Stadt und Vorort, Rolle der lokalen Regierung und Verdrängung hervorgehoben (Ocejo 2019; Billingham 2017; Markley/Sharma 2016; Brown-Saracino 2016; Lowe 1992).

Darüber hinaus findet das Themenfeld der Stadtentwicklung und -planung seinen Platz in der Kleinstadtforschung – vor allem als Reaktion auf verstärkte urbane wirtschaftliche Umstrukturierungen und soziodemografische Herausforderungen. Auf globaler Ebene betont die Stadtpolitik seit den späten 1980er-Jahren die Wettbewerbskraft einzelner Standorte. Das Hauptaugenmerk liegt also auf den Potenzialen der regionalen Wirtschaft und den Möglichkeiten, diese zu mobilisieren. Es wird konstatiert, dass Standorte möglicherweise über unterschiedliche Kapazitäten verfügen, um dem Druck der wettbewerbsorientierten Weltmärkte zu begegnen. Diese ortsspezifischen Bedingungen und Erfordernisse könnten mit adequaten regionalen und stadtspezifischen Rahmenbedingungen bewältigt werden, was effiziente stadtpolitische Entscheidungsprozesse und Praktiken notwendig mache.

Diese Erkenntnisse haben zu einer an Fallstudien orientierten Forschung zu Kleinstädten geführt. Während Fragen der urbanen Nachhaltigkeit und klimafreundlichen Planung seit den 2000er-Jahren in den Vordergrund gerückt sind (Lafferty 2001; White/Ellis 2007; Mayer/Knox 2010; Rogers 2012), werden Themen wie grüne Infrastrukturen, öffentlicher Nahverkehr, Digitalisierung und lokaler Tourismus als Prioritäten betrachtet (Negri/Lelli 2022; Kwiatek-Sołtys/Bajgier-Kowalska 2019; Gonzalez/Espelt 2019; McAreavey/McDonagh 2010; Hansen et al. 2020). Obwohl diese thematisch zusammenhängenden Studien eine der zukünftigen Ausrichtungen der Kleinstadtforschung zu inspirieren scheinen, ist es wichtig, sie auch kritisch zu hinterfragen. Denn ihre theoretischen Argumente tendieren im Sinne einer funktionalen Agenda dazu, die Stadtpolitiken ohne kritische Perspektive zu unterstützen, Strategien von Großstädten mit geringfügigen Änderungen zu übernehmen und die historischen Bedingungen dieser Orte unberücksichtigt zu lassen.

Darüber hinaus eröffnet das Zusammendenken von Stadtbürgerschaft, sozialem Zusammenhalt und städtischer Governance eine spannende Perspektive für die Kleinstadtforschung. Dabei geht es um theoretische Überlegungen zu Identität, Lebensstil, Migration, Minderheiten, Isolation und Ungleichheiten (Theodos/González-Hermoso/Hariharan 2021; Walmsley/Kading 2018; Wallace et al. 2017; Hasan 2010; Safford 2009; Waitt/Hewitt/Kraly 2006; Edwards/Goodwin/Woods 2003; Bommes/Radtke 1996). Da die Stadtbürgerschaft vielfältige Formen der Zugehörigkeit sowie staatsbürgerliche Rechte und Pflichten beinhaltet (Smith/McQuarrie 2012), die über die nationale Staatsbürgerschaft hinausgehen, könnte es für künftige Forschungen zu Kleinstädten nützlich sein, die sich verändernden Rollen von Einwohner_innen, zivilgesellschaftlichen Organisationen, Kommunen, staatlichen Institutionen und internationalen Akteuren im Kontext des Wandels von Staatsbürgerschaft im Auge zu behalten.

Im Großen und Ganzen sind die Rechte und die Identität als konstitutive Elemente der Staatsbürgerschaft infolge der Veränderungen in der Konzeptualisierung der Staatsbürgerschaft in der Nachkriegszeit entkoppelt worden (Soysal 1996: 18). In diesem Prozess sind die Rechte, die die Zugehörigkeit zu einer nationalen Gemeinschaft betreffen, international geworden, während Identitäten immer noch als territorial begrenzt und partikularisiert gelten. Die Sphäre der Rechte hebt also universelle Regeln und Menschenrechte von verschiedenen Organisationen und Institutionen wie der UNESCO, dem Europarat oder der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte hervor. Auf der anderen Seite betont das Verständnis von Identität die Lokalität, Partikularität, Besonderheit, Einzigartigkeit, Authentizität und Selbstbestimmung des Individuums. Indem sie dieses Ziel verfolgen, begründen Migrant_innen und Minderheiten ihre Ansprüche jedoch nicht ausschließlich auf diesen Gruppennarrativen. Vielmehr beziehen sie sich auf universalistische Diskurse zu Menschenrechten und Individualität. In gewisser Weise versuchen sie,

die Betonung ihrer Partikularität zu legitimieren, indem sie sich auf Definitionen globaler Normen, Institutionen, Gesetze, Deklarationen und Kodizes beziehen.

Um diesen Prozess zu definieren, plädiert Soysal für Roland Robertsons Konzept der »Universalisierung des Partikularismus und Partikularisierung des Universalismus« (Soysal 1994: 160). Einerseits werden partikulare Merkmale von Kollektiven als Teile universeller Normen des Menschseins auf globaler Ebene verbalisiert; andererseits werden universalistische Diskurse weitgehend innerhalb der Narrative von Migrantengruppen genutzt und praktiziert. Obwohl dies zu einer Neudefinition von Identität führt, verliert so die Idee der Nation ihre Kraft, da sie in einen universalistischen Diskurs der Menschenrechte eingebettet wird (ebd.: 161–162).

In ähnlicher Weise haben Debatten und Aktivitäten, die die Einzigartigkeit nationaler Identitäten unterstreichen, eine Normalisierungstendenz und tragen damit zur Diskreditierung der Nationalität bei. Als Folge entwickelt sich die nationale Staatsbürgerschaft zu einem eher irrelevanten Konzept. Dafür wird die postnationale Zugehörigkeit zu einem festen Bestandteil der Agenda; zwischen nationaler und postnationaler Staatsbürgerschaft haben sich folgende drei Unterschiede herauskristallisiert (Soysal 1996: 22–23): Erstens gehört der Einzelne im postnationalen Modell nicht zu einer bestimmten Nation mit formalen nationalen Grenzen – die Zugehörigkeit ist also fließender als früher. Zweitens impliziert postnationale Zugehörigkeit eine Vielzahl von Zugehörigkeiten, auch wenn die Rechte unter diesen Bürger_innen nicht gleichmäßig verteilt sind. So verfügen dauerhaft aufenthaltsberechtigte Personen, politische Geflüchtete, Doppelbürger_innen, Staatsangehörige von Ländern des Gemeinsamen Marktes, vorübergehend aufenthaltsberechtigte Personen und illegal aufenthaltsberechtigte Personen über sehr unterschiedliche Rechte. Drittens hat sich in diesem Modell der Mitgliedschaft die Legitimationsebene von den nationalen Rechten zu den Menschenrechten verschoben, da die Souveränität des Nationalstaates weltweit infrage gestellt wird.

Ein letztes Themenfeld der Kleinstadtforschung, auf das hier eingegangen werden soll, betrifft den soziodemografischen Wandel. Es hängt ebenfalls mit wirtschaftlicher Umstrukturierung, städtischer Bürgerschaft, sozialem Zusammenhalt und städtischer Governance zusammen. Die Studien beziehen sich in der Regel auf globale demografische Trends, zu denen der Rückgang der Geburtenraten, die Bevölkerungsalterung und die inner- und zwischenstaatliche Migration gehören, und die als Ursachen für die Transformation von Kleinstädten angesehen werden (Steinführer/Grossmann 2021; Smith 2017; Knox/Mayer 2009; Shepherd 2009; Gurran 2008; Hinderink/Titus 2002; Wolff/Haase/Leibert 2021; Baudet-Michel et al. 2021). Darüber hinaus werden spezifische Merkmale von Kleinstädten (z.B. Lebensqualität), ihre Funktionen im regionalen Kontext (z.B. Marktzugänglichkeit, selektive Migration, Ausbau der Verkehrsinfrastruktur) und ihre Lage innerhalb des nationalen Städtesystems (z.B. Siedlungssystem, Verfügbarkeit von Wohnraum, politikgesteuerte Streuung) als mögliche Erklärungen für Bevölkerungswachs-

tum bzw. -rückgang genannt. Die Fallstudien untersuchen in erster Linie die Unterschiede innerhalb nationaler Städtesysteme und bezüglich der Nähe von Kleinstädten zu Großstädten sowie die Positionierung von Kleinstädten innerhalb einer regionalen Skala bezogen auf Faktoren wie Beschäftigungsmöglichkeiten und Wohnwirtschaft.

5. Schlussbemerkungen

Aus historischer Sicht sind Kleinstädte konstitutive Elemente räumlicher Beziehungen. Demgegenüber wurde die Kleinstadtforschung innerhalb der interdisziplinären Stadtforschung jedoch bis vor Kurzem nicht angemessen gewürdigt. Seit etwa 25 Jahren wird versucht, diese Vernachlässigung auf internationaler Ebene aufzuheben, den Fokus auf Kleinstädte auszuweiten und dieses Forschungsfeld wieder als wichtigen Teil der Stadtforschung zu betrachten. Die internationale Aufmerksamkeit hat jedoch nicht dazu geführt, das Verständnis von Kleinstädten mithilfe bestimmter Analyseinstrumente voranzubringen – wie es bei den traditionellen Mustern der Wissensproduktion über Großstädte der Fall ist. Das Fehlen von Theorien in der Kleinstadtforschung wurde bis zu einem gewissen Grad als strukturelle Herausforderung oder Problem betrachtet; gleichzeitig haben Studien zu Kleinstädten unser Verständnis von ihnen etwa durch Fallanalysen und Vergleiche verbessert.

Der internationale Fokus auf die Kleinstadtforschung ist zudem besonders wichtig für eine kritische Interpretation der Beziehungen zwischen städtischen Räumen. Wie James Clifford in Anlehnung an Michel de Certeau argumentiert, ist der Raum keine ontologisch gegebene Entität, sondern wird »diskursiv kartiert und körperlich praktiziert« (Clifford 1997: 54). Als Zeitintervall ist der Raum ein soziales Produkt und ein entscheidender Produzent von Alltagspraktiken. In Bezug auf politische, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Gegebenheiten war und ist er kein neutrales Raster. Der Raum war nie frei von Hierarchien; im Gegenteil, er war stets Schauplatz von Herrschaft, Verhandlungen, Manövern, Taktiken und Widerständen verschiedener Akteure. Durch die Verbindungen und Trennungen, Brüche und Kontinuitäten, Ähnlichkeiten und Unterschiede von Kleinstädten bietet die internationale Kleinstadtforschung daher einen geeigneten Rahmen für eine ergiebige interdisziplinäre Raumanalyse. Ohne kleine Städte problematisieren oder fetischisieren, ihr Wachstum oder ihren Verfall berechnen und eine neoliberale Stadtpolitik der Effizienzmaximierung fördern zu müssen, hat die internationale Kleinstadtforschung die Fähigkeit, die vorherrschenden Stadttheorien infrage zu stellen, urbane Bedingungen jenseits der binären Gegensätze von globalem Norden und globalem Süden zu verstehen und neue Strategien zu entwickeln, um den urbanen Raum als Analyseeinheit zu begreifen, ohne in die Falle des methodologischen Nationalismus zu geraten.

Literatur

Amado, Miguel/Poggi, Francesca (2021): From Informal to Formal: Towards the Sustainable Transformation of Small Towns in Africa. In: Jerzy Bański (Hg.), The Routledge Handbook of Small Towns. London: Routledge, 111–124.

Bański, Jerzy (Hg.) (2021a): The Routledge Handbook of Small Towns. London: Routledge.

Bański, Jerzy (2021b): The Functions and Local Linkages of Small Towns. In: Jerzy Bański (Hg.), The Routledge Handbook of Small Towns. London: Routledge, 7–19.

Baudet-Michel, Sophie/Chouraqui, Julie/Conti, Benoit/Guiraud, Noé/Le Neindre, Charlène/Toutin, Gilles (2021): The Shrinkage of Justice and Hospital Facilities in Small French Cities (2000–2016). In: Geografiska Annaler: Reihe B, Humangeographie, 103/3, 253–275.

Bell, David/Jayne, Mark (Hg.) (2006): Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge.

Bell, David/Jayne, Mark (2009): Small Cities? Towards a Research Agenda. In: Urban Worlds 33/3, 683–699.

Benjamin, Walter (1999): The Arcades Project. Cambridge, MA: Harvard University Press. (Übers. Howard Eiland/Kevin McLaughlin)

Billingham, Chase M. (2017): Waiting for Bobos: Displacement and Impeded Gentrification in a Midwestern City. In: City & Community 16/2, 145–168.

Bommes, Michael/Radtke, Frank-Olaf (1996): Migration in Groß- und Kleinstädte – ein ungleichmäßiger Prozess mit begrenztem Bedarf an Multikulturalität. In: Innovation: The European Journal of Social Science Research 9/1, 75–86.

Brantz, Dorothee/Dümpelmann, Sonja (2011): Greening the City: Urban Landscapes in the Twentieth Century. Charlottesville: University of Virginia Press.

Brenner, Neil/Schmid, Christian (2014): The Urban Age in Question. In: International Journal of Urban and Regional Research 38/3, 731–755.

Brenner, Neil/Schmid, Christian (2015): Towards a New Epistemology of the Urban? In: City 19/2–3, 151–182.

Brown-Saracino, Japonica (2016): An Agenda for the Next Decade of Gentrification Scholarship. In: City & Community 15/3, 220–225.

Burayidi, Michael (Hg.) (2001): Downtowns: Revitalizing the Centers of Small Urban Communities. New York: Routledge.

Castells, Manuel (1989): The City and the Grassroots. Berkeley: University of California Press.

Christaller, Walter (1966 [1933]): Central Places in Southern Germany. London: Prentice Hall.

Clifford, James (1997): Spatial Practices: Fieldwork, Travel and the Disciplining of Anthropology. In: James Clifford (Hg.), Routes: Travel and Translation in the late 20th Century. Cambridge, MA: Harvard University Press, 52–91.

Davis, Mike (1990): City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles. London/ New York: Verso.

Durkheim, Émile (1964): The Division of Labor in Society. New York: The Free Press.

Edwards, Bill/Goodwin, Mark/Woods, Michael (2003): Citizenship, community and participation in small towns: a case study of regeneration partnerships . In: Rob Imrie/Mike Raco (Hg.), Urban Renaissance? New Labor, Community and Urban Policy. Bristol: Policy Press, 181–204.

Engels, Friedrich (1993 [1887]): The Condition of the Working Class in England (Hg.: David McLellan). Oxford: Oxford University Press.

Erickcek, George A./Mckinney, Hannah (2006): Small Cities Blues: Looking for Growth Factors in Small and Medium-Sized Cities. In: Economic Development Quartely 20/3, 232–258.

EU – Europäische Union (2021): Applying the Degree of Urbanisation: A Methodological Manual to Define Cities, Towns and Rural Areas for International Comparisons. Luxemburg.

Evans, Graeme/Foord, Jo (2006): Small Cities for a Small Country: Sustaining the Cultural Renaissance? In: David Bell/Mark Jayne (Hg.), Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge, 151–168.

Fleming, Tom/Ghilardi, Lia/Napier, Nancy K. (2006): Rethinking Small Places – Urban and Cultural Creativity: Examples from Sweden, the USA and Bosnia-Herzegovina. In: David Bell/Mark Jayne (Hg.), Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge, 185–202.

Florida, Richard (2005): Cities and The Creative Class. New York: Routledge.

Florida, Richard (2012): The Rise of the Creative Class, Revisited. New York: Basic Books.

Friedmann, John (1986): The World City Hypothesis. In: Development and Change 17/1, 69–83.

Garrett-Petts, William (Hg.) (2005): The Small Cities Book: On the Cultural Future of Small Cities. Vancouver: New Star Books.

Gleeson, Brendan (2012): Critical Commentary. The Urban Age: Paradox and Prospect. In: Urban Studies 49/5, 931–943.

Gonzalez, Vanessa Muler/Espelt, Nuria Gali (2019): How do degrowth values in tourism influence the host–guest exchange? An exploratory analysis in small towns in the rurality. In: Journal of Tourism and Cultural Change 19/6, 884–903.

Gurran, Nicole (2008): The Turning Tide: Amenity Migration in Coastal Australia. In: International Planning Studies 13/4, 391–414.

Hall, Peter (1966): The World Cities. New York: McGraw Hill.

Hamdouch, Abdelillah/Nyseth, Torrill/Demazière, Christophe/Forde, Anniken/Serrano, Forde/Aarsaether (Hg.) (2016): Creative Approaches to Planning and Local Development: Insights from Small and Medium-Sized Towns in Europe. London: Routledge.

Hansen, Stine/Newbold, K. Bruce/Scott, Darren M./Vrkljan, Brenda/Grenier, Amanda (2020): To drive or not to drive: Driving cessation amongst older adults in rural and small towns in Canada. In: Journal of Transport Geography 86, 102773.

Harvey, David (1989): The Urban Experience. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Harvey, David (1990): The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Cambridge: Blackwell Publishers.

Hasan, Arif (2010): Migration, small towns and social transformations in Pakistan. In: Environment and Urbanization 22/1, 33–50.

Hawley, Amos H. (1986): Human Ecology. A Theoretical Essay. Chicago: University of Chicago Press.

Heynen, Nik/Kaika, Maria/Swyngedouw, Erik (2006): In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism. New York: Routledge.

Hinderink, Jan/Titus, Milan (2002): Small Towns and Regional Development: Major Findings and Policy Implications from Comparative Research. In: Urban Studies 39/3, 379–391.

Horkheimer, Max/Adorno, Theodor (2002 [1947]): Dialectic of Enlightenment. Philosophical Fragments. Stanford: Stanford University Press.

Hutchison, Ray (Hg.) (2010): Encyclopedia of Urban Studies. London: Sage Publications.

Jayne, Mark/Gibson, Chris/Waitt, Gordon/Bell, David (2010): The Cultural Economy of Small Cities. In: Geography Compass 4/9, 1408–1417.

Jessop, Bob (2002): The Future of Capitalist State. Cambridge: Polity Press.

Knox, Paul/Mayer, Heike (2009): Small Town Sustainability: Economic, Social, and Environmental Innovation. Basel u.a.: Birkhäuser.

Koselleck, Reinhart (2000 [1959]): Critique and Crisis: Enlightenment and the Pathogenesis of Modern Society. Cambridge, MA: MIT Press.

Kracauer, Siegfried (1995 [1963]): The Mass Ornament. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Kwiatek-Sołtys, Agnieszka/Bajgier-Kowalska, Malgorzata (2019): The role of cultural heritage sites in the creation of tourism potential of small towns in Poland. In: European Spatial Research and Policy 26/2, 237–255.

Lafferty, William (Hg.) (2001): Sustainable Communities in Europe. London: Earthscan.

Lash, Scott/Urry, John (1987): The End of Organized Capitalism. Cambridge: Polity Books.

Lees, Loretta/Slater, Tom/Wyly, Elvin K. (Hg.) (2010): The Gentrification Reader. London: Routledge.

Lefebvre, Henri (1991 [1974]): The Production of Space. Oxford: Blackwell.

Lewis, Nathaniel M./Donald, Betsy (2010): A New Rubric for »Creative City« Potential in Canada's Smaller Cities. In: Urban Studies 47/1, 29–54.

Lipscomb, Cliff (2003): Small Cities Matter, Too: The Impacts of an Airport and Local Infrastructure on Housing Prices in a Small Urban City. In: Review of Urban and Regional Development Studies 15/3, 255–273.

Lorentzen, Anne/van Heur, Bas (Hg.) (2012): Cultural Political Economy of Small Cities. New York: Routledge.

Lowe, John C. (1992): Reconstructing or Gentrification of a Small City: Newburyport, Massachusetts. In: Urban Geography, 13/4, 374–384.

Luckman, Susan (2009): Creativity, the Environment and the Future of Creative Lifestyles: Lessons from a Creative Tropical City. In: The International Journal of the Humanities 7/6, 1–10.

Madden, David J. (2012): City Becoming World: Nancy, Lefebvre, and the Global-Urban Imagination. In: Environment & Planning D 30/5, 772–787.

Mallach, Allan (2022): Manufacturing, Place Luck and the Urban Transfer Payment Economy. In: James J. Connolly/Dagney G. Faulk/Emily J. Wornell (Hg.), Vulnerable Communities: Research, Policy, and Practice in Small Cities. New York: Cornell University Press, 123.

Marcuse, Herbert (2005 [1932]): New Sources on the Foundation of Historical Materialism. In: Richard Wolin/John Abromeit (Hg.), Heideggerian Marxism. Herbert Marcuse. Lincoln/London: University of Nebraska Press, 86–121.

Markley, Scott/Sharma, Madhuri (2016): Keeping Knoxville Scruffy? Urban Entrepreneurialism, Creativity, and Gentrification down the Urban Hierarchy. In: Southeastern Geographer 56/4, 384–408.

Marx, Karl (1973 [1859/67]): Grundrisse. New York: Vintage. (Übers. Martin Nicolaus)

Mayer, Heike/Knox, Paul (2010): Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity. In: European Planning Studies 18/10, 1545–1565.

McAreavey, Ruth/McDonagh, John (2010): Sustainable Rural Tourism: Lessons for Rural Development. In: Sociologia Ruralis 51/2, 175–194.

McFarlane, Colin (2011): Assemblage and Critical Urbanism. In: City 15/2, 204–224.

Meili, Rahel/Mayer, Heike (2017): Small and Medium-Sized Towns in Switzerland: Economic Heterogeneity, Socioeconomic Performance and Linkages. In: Erdkunde 71/4, 313–332.

Miles, Malcolm (2006): Garden Cities and The City Gardens. In: David Bell/Mark Jayne (Hg.), Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge, 135–150.

Negri, Marco/Lelli, Gabriele (2022): Historische und urbane Identitätsfragen in Smart-Cities-Projekten für Kleinstädte. In: Nabil Mohareb/Alessio Cardaci/

Sreetheran Maruthaveeran/Nicola Cavalagli (Hg.), Cities' Identity Through Architecture and Arts Advances in Science, Technology & Innovation. Cham: Springer, 13–22.

Nelson, Ross (2005): A Cultural Hinterland? Searching for the Creative Class in the Small Canadian City. In: The small cities book: On the cultural future of small cities. Vancouver: New Star Books, 85–109.

Norman, Jon R. (2013): Small Cities USA: Growth, Diversity, and Inequality. New Brunswick: Rutgers University Press.

Ocejo, Richard E. (2019): The Creative Class Gets Political: Gentrifier Politics in Small City America. In: Journal of Urban Affairs 41/8, 1167–1182.

Ofori-Amoah, Benjamin (2007): Beyond the Metropolis: Urban Geography as if Small Cities Mattered. Lanham, MD: University Press of America.

Paradis, Thomas, W. (2002): The Political Economy of Theme Development in Small Urban Places: The Case of Rowell, New Mexico. In: Tourism Geographies 4/1, 22–43.

Park, Robert E./Burgess, Ernest W. (2019 [1925]): The City. Chicago: University of Chicago Press.

Poggi, Francesca/Firmino, Ana/Amado, Miguel (2022): Small Towns in the Energy Transition Era: Local Drivers for Climate Change Adaptation? In: Jerzy Bański (Hg.), The Routledge Handbook of Small Towns. London: Routledge, 174–187.

Robinson, Jennifer (2015): Comparative Urbanism: New Geographies and Cultures of Theorizing the Urban. In: International Journal of Urban and Regional Research 40/1, 187–199.

Rogers, Maureen (2012): Social sustainability and the art of engagement – the small towns: big picture experience. Local Environment. In: The International Journal of Justice and Sustainability 10/2, 109–124.

Roy, Ananya (2016): What is Urban about Critical Urban Theory? In: Urban Geography 37/6, 810–823.

Rickards, Lauren/Gleeson, Brendan/Boyle, Mark/O'Callaghan, Cian (2016): Urban Studies After the Age of the City. In: Urban Studies 53/8, 1523–1541.

Safford, Sean (2009): Why the Garden Club Couldn't Save Youngstown: The Transformation of the Rust Belt. Cambridge: Harvard University Press.

Sassen, Saskia (1991): The Global City. Princeton: Princeton University Press.

Schlichtman, John Joe (2006): Temp Town: Temporality as a Place Promotion Niche in the World's Furniture Capital. In: David Bell/Mark Jayne (Hg.), Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge, 33–44.

Scott, Allen J. (2000): The Cultural Economy of Cities: Essays on the Geography of Image-Producing Industries. Thousand Oaks: Sage.

Scott, Allen J. (2001): Global City-Regions: Trends, Theory, Policy. Oxford: Oxford University Press.

Scott, Allen J./Storper, Michael (2015): The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory. In: International Journal of Urban and Regional Research 39/1, 1–15.

Servillo, Loris/Atkinson, Rob/Hamdouch, Abdelillah (2017): Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodolocial and Policy Issues. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 108/4, 365–379.

Shepherd, John (2009): A Typology of the Smaller Rural Towns of England. Report. London: Rural Evidence Research Centre.

Simmel, Georg (1995 [1903]): The Metropolis and Mental Life. Hg. von Philip Kasinitz. New York: New York University Press.

Smith, Ian (2017): Demographic Change in European Towns 2001–11: A Cross-National Multi-Level Analysis. In: Journal of Economic and Human Geography. Special Issue: Dossier: Small and Medium-Sized Towns in Europe 108/4, 424–437.

Smith, Michael Peter/McQuarrie, Michael (2012): Remaking Urban Citizenship. In: Michael Peter Smith/Michael McQuarrie (Hg.), Remaking Urban Citizenship. Organizations, Institutions, and the Right to the City. New Brunswick/London: Transaction Publishers, 3–11.

Smith, Neil (1984): Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space. Georgia: University of Georgia Press.

Soja, Edward (1989): Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory. London: Verso.

Soysal, Yasemin (1994): Limits of Citizenship: Migrants and Postnational Membership in Europe. Chicago: The University of Chicago Press.

Soysal, Yasemin (1996): Changing Citizenship in Europe: Remarks on postnational membership in the National State. In: David Cesarani/Mary Fulbrook (Hg.), Citizenship, Nationality and Migration in Europe. London: Routledge, 21–39.

Steinführer, Annett/Grossmann, Katrin (2021): Small Towns (Re)Growing Old. Hidden Dynamics of Old-Age Migration in Shrinking Regions in Germany. In: Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 103/3, 176–195.

Swyngedouw, Erik (1986): The Socio-Spatial Implications of Innovations in Industrial Organization. Johns Hopkins Europan Center for Regional Planning and Research, Arbeitspapier Nr. 20.

Theodos, Brett/González-Hermoso, Jorge/Hariharan, Ananya (2021): Making Community Development Capital Work in Small and Midsize Cities. Washington: The Urban Institute.

Tönnies, Ferdinand (1957): Community and Society. East Lansing: Michigan State University.

Waitt, Gordon (2006): Creative Small Cities: Cityscapes, Power and the Arts. In: David Bell/Mark Jayne (Hg.), Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge, 169–184.

Waitt, Gordon/Hewitt, Tim/Kraly, Ellen (2006): De-Centring Metropolitan Youth Identities: Boundaries, Difference and Sense of Place. In: David Bell/Mark Jayne (Hg.), Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. London: Routledge, 217–232.

Wallace, Claire/Vincent, Kathryn/Luguzan, Christian/Townsend, Leanne/Bell, David (2017): Information technology and social cohesion: A tale of two villages. In: Journal of Rural Studies 54, 426–434.

Walmsley, Christopher/Kading, Terry (Hg.) (2018): Small Cities, Big Issues: Reconceiving Community in a Neoliberal Era. Edmonton: Athabasca University Press.

Weber, Max (1978 [1921/22]): Economy and Society. Berkeley: University of California Press.

White, Stacey Swearinger/Cliff, Ellis (2007): Sustainability, the environment, and new urbanism: An assessment and agenda for research. In: Journal of Architectural and Planning Research 24, 125–143.

Wirth, Louis (1938): Urbanism as a Way of Life. In: American Journal of Sociology 44/1, 1–24.

Wolff, Manuel/Haase, Annegret/Leibert, Tim (2021): Contextualizing Small Towns – Trends of Demographic Spatial Development in Germany 1961–2018. In: Geografiska Annaler: Reihe B, Humangeographie, 103/3, 196–217.

Zukin, Sharon (1982): Loft Living: Culture and Capitalism in Urban Change. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Abkürzungsverzeichnis

ABG	Altenaer Baugesellschaft
ARL	Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft
BB	Brandenburg
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMI	Bundesministerium des Innern und für Heimat
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (bis 2013)
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (ab 2014)
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (ab 2021)
BMWSB	Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
BRI	Belt and Road Initiative
BTU	Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
DMO	Destinationsmanagementorganisation
DWD	Deutscher Wetterdienst
EKT	Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen
EW	Einwohner_innen
EZH	Einzelhandel
FAG BB	Finanzausgleichsgesetz Brandenburg
FAG M-V	Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
FDI	Auslandsdirektinvestitionen
FFN	Forschungszentrum für Nachhaltigkeit (FU Berlin)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GG	Grundgesetz
GIS	Geoinformationssystem
HCKF	HochschulCampus KleinstadtForschung
HSL	Hessisches Statistisches Landesamt
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
IRS	Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung
KFA	Kommunaler Finanzausgleich
Kfz	Kraftfahrzeug
LK	Landkreis

MIV	motorisierter Individualverkehr
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NoW	Normalwerktag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RK	Rückkopplung
SächsFAG	Sächsisches Finanzausgleichsgesetz
SN	Sachsen
SoP	Summer of Pioneers
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V.
SvB	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
SVR	Sachverständigenrat für Integration und Migration
UBA	Umweltbundesamt
VG	Verbandsgemeinde
VIF	Verkehrsinfrastrukturförderung
WFBB	Wirtschaftsförderung Brandenburg
ZW	Zukunftswerkstatt
ZWL	Zukunftswerkstatt Lausitz

Autor_innenverzeichnis

Monika Alisch, Prof. Dr. phil. habil., Dipl. Soziologin, Professorin für Sozialplanung, Sozialraum- und Gemeinwesenarbeit am Fachbereich Sozialwesen der Hochschule Fulda. Sprecherin des Centre of Research for Society and Sustainability (CeSSt) der Hochschule Fulda. Forschungsinteressen: Sozialraum, Migration und alternde Gesellschaft, partizipative Forschung, Stadt- und Regionalsoziologie. Kontakt: monika.alisch@sw.hs-fulda.de

Julia Binder, Dr. phil., lehrt zurzeit in Professorenstellenvertretung Urban Studies am Institut für Stadtplanung der BTU Cottbus-Senftenberg. Sie leitet das Projekt »Digitale Pioniere in der ländlichen Regionalentwicklung« und lehrt zudem Planungstheorie, Stadt- und Regionalplanung sowie Heritage Studies. Forschungsinteressen: raumrelevante Fragen der Digitalisierung und ihre Implikationen für die planerische Praxis. Kontakt: binder@b-tu.de

Maximilian Birk ist Geograf sowie Stadt- und Verkehrsplaner. Seit 2018 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Fachgruppe Mobilitätsmanagement an der Hochschule RheinMain und seit 2020 Doktorand und Stipendiat im Graduiertenkolleg »Mittelstadt als Mitmachstadt« am Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen der RWTH Aachen. Kontakt: maximilian.birk@hs-rm.de

Volker Blees, Prof. Dr., Professor für Verkehrswesen am Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden. Dort hat er den bundesweit einzigartigen Studiengang Mobilitätsmanagement initiiert und mit aufgebaut. Forschungsinteressen: innovative strategische Verkehrsplanungen auf kommunaler und regionaler Ebene, umwelt- und klimabezogene Mobilitätskonzepte, Mobilitätsmanagement in Schulen, Unternehmen und in der Stadtentwicklung, Organisation und Koordination von komplexen Planungsprozessen. Kontakt: volker.blees@hs-rm.de

Inga Bolik, Dr., arbeitete als Architektin in verschiedenen Planungsbüros und war bis 2021 als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Entwerfen und Freiraumplanung der TU Darmstadt tätig. Im interdisziplinären Verbundforschungsvorhaben NaTourHuki untersuchte sie die Kleinstädte im Kinzigtal und deren Verflechtungen innerhalb der Metropolregion Rhein-Main. Seit Oktober 2021 ist sie im BBSR beschäftigt. Forschungsinteressen: nachhaltige Stadtentwicklung, urbane Klimaanpassung sowie Stadt-Land-Beziehungen. Kontakt: inga.bolik@bbr.bund.de

Yane Marie Conradi studierte Landschaftsarchitektur und Urban Design in Deutschland, Neuseeland und China. Sie ist Stadtplanerin (Architektenkammer Hessen) und als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Darmstadt im Fachgebiet Entwerfen und Freiraumplanung tätig. Zudem lehrt sie im Rahmen einer Vertretungsprofessur an der Hochschule Koblenz im Lehrgebiet »Raum- und Umweltmanagement«. Forschungsinteressen: interdisziplinäre Schnittstelle zwischen Städtebau, Landschaftsplanung und dem Bau- bzw. Umweltrecht. Kontakt: conradi@freiraum.tu-darmstadt.de

Kristina Epple ist seit 2020 wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Fakultät International Business der Hochschule Heilbronn. Dort mitverantwortet sie das tourismuswissenschaftliche Teilprojekt im Verbundforschungsprojekt NaTourHuKi und ist Dozentin für Methodenlehre und aktuelle Fragestellungen in Tourismus und Hospitality. Forschungsinteressen: Tagesausflugsverkehr, nachhaltiger Tourismus und Naherholung. Kontakt: kristina.epple@hs-heilbronn.de

Julia Gabler, Dr., hat derzeit eine Vertretungsprofessur an der Hochschule Zittau/Görlitz im Master-Studiengang Management Sozialen Wandels inne. Von 2018 bis 2020 war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am IASS Potsdam im Rahmen der Begleitforschung »Sozialer Strukturwandel und responsive Politikberatung«. Forschungsinteressen: Transformationsforschung, Strukturwandel, Lausitz, Postwachstum, Schrumpfung, nachhaltige Regionalentwicklung, ländliche Gesellschaft, transformative und öffentliche Soziologie. Kontakt: j.gabler@hszg.de

Nina Gribat, Prof. Dr., Stadt- und Planungsforscherin, ist seit 2019 Professorin für Stadtplanung an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU). Forschungsinteressen: städtische Konflikte im Kontext von Stadtschrumpfung und -wachstum, das Verhältnis zwischen materiellen und soziokulturellen Aspekten in Stadtentwicklungsprozessen sowie Reformbewegungen in Architektur und Stadtplanung. Sie ist Mitglied des Redaktionskollektivs von *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* (www.zeitschrift-suburban.de). Kontakt: gribat@b-tu.de

Mario Hesse, Dr., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für öffentliche Finanzen und Public Management der Universität Leipzig. Forschungsinteressen: Kommunalfinanzen, kommunaler Finanzausgleich, kommunale Infrastruktur, gesellschaftlicher Zusammenhalt. Mario Hesse ist im Projekt HochschulCampus KleinstadtForschung aktiv. Kontakt: hesse@wifa.uni-leipzig.de

Alexandra Heßmann studiert Stadtplanung an der BTU Cottbus-Senftenberg. Ursprünglich aus der Immobilienwirtschaft kommend, wird ihre stadtplanerische Perspektive um einen betriebswirtschaftlichen Blick erweitert. Forschungsinteressen: Kleinstadtforschung, Entwicklung von Innenstädten und Einzelhandel. Kontakt: AlexandraCarolin.Hessmann@b-tu.de

Catharina Hille, M. A. Sprach-, Literatur- und Kulturwissenschaft (Anglistik/ Italianistik) und Interkulturelle Trainerin. 2018–2021 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt »Dialogprozesse und Wanderausstellung für ein gelingendes Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft« (DIWAN) an der Hochschule Fulda. Forschungsinteressen: Flucht und Migration, Interkulturalität, Postkolonialität und Gender. Kontakt: catharina_hille@yahoo.de

Jonas Hufeisen, M. A. »Soziale Arbeit im Schwerpunkt Sozialraumentwicklung und Sozialraumorganisation«, 2018–2022 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Projekt »Dialogprozesse und Wanderausstellung für ein gelingendes Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft« (DIWAN) an der Hochschule Fulda. Doktorand am hessischen Promotionszentrum Soziale Arbeit. Forschungsinteressen: Partizipation, Migration, Zivilgesellschaft, Integrationspolitik, Netzwerk- und Sozialraumforschung. Kontakt: jonas.hufeisen@sw.hs-fulda.de

Klaus Jacob, Dr., ist Politologe und leitet die Forschungsgruppe Policy Assessment an der Freien Universität Berlin. Er ist Koordinator des Verbundprojekts GoingVis in Boizenburg/Elbe. Forschungsinteressen: Fragen der Evidenzbasierung von Politik, Nachhaltigkeitsstrategien, ökologische Modernisierung, transformationsorientierte Umweltpolitik. Kontakt: klaus.jacob@fu-berlin.de

Anna Jäger hat Geografie sowie Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen studiert. Seit 2020 ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Fachgruppe Mobilitätsmanagement an der Hochschule RheinMain. Forschungsinteressen: Mobilitätsfragen zu Klein- und Mittelstädten im Ballungsraum Rhein-Main, Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in der Region Rhein-Main, Entwicklung von Instrumenten zur Unterstützung von Entscheidungsprozessen für einen nachhaltigeren Verkehr. Kontakt: an.jaeger@posteo.de

Beatrice John, Dr., ist Nachhaltigkeitswissenschaftlerin und koordiniert seit 2019 das vom BMBF geförderte Verbundprojekt GoingVis. Sie ist Gastwissenschaftlerin an der Fakultät Nachhaltigkeit der Leuphana Universität Lüneburg. Forschungsinteressen: transdiziplinäre Forschung, transformative Methoden für die Entwicklung von Nachhaltigkeitslösungen, digitale Partizipationsprozesse, städtische Visionierungsprozesse für Nachhaltigkeit. Kontakt: Beatrice.John@boizenburg.de

Ricarda Kintzel hat an der BTU Cottbus-Senftenberg Architektur studiert und war als studentische Hilfskraft im Fachgebiet Bau- und Planungsrecht der Fakultät für Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung im Rahmen des Forschungsprojekts HCKF beschäftigt. Seit Mai 2022 arbeitet sie im Architekturbüro klare-architektur GmbH in Berlin. Kontakt: ricarda.kintzel@gmx.de

Hannes Langguth, Architekt sowie Stadt- und Regionalforscher, ist Doktorand im DFG-Gaduiertenkolleg »Urban future-making: Professional agency across time and scale« an der HafenCity Universität Hamburg (HCU). Forschungsinteressen: Verbindung kritischer Stadttheorien mit qualitativen Methoden der Stadtethnografie und strategischen Planungsansätzen der Stadt- und Regionalentwicklung, Kleinstadtentwicklungen im globalen Gefüge chinesischer Auslandsdirektinvestitionen mit Fokus (Ost-)Deutschland. Kontakt: hannes.langguth@hcu-hamburg.de

Tatevik Mamajanyan, M. A. Interkulturelle Kommunikation und Europastudien (ICEUS), 2018–2021 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt »Dialogprozesse und Wanderausstellung für ein gelingendes Zusammenleben in der Migrationsgesellschaft« (DIWAN), seit 2022 Mitarbeiterin im Entwicklungsprojekt Go-In der Hochschule Fulda, Doktorandin am hessischen Promotionszentrum Soziale Arbeit. Forschungsinteressen: (Flucht-)Migration, Identität und Fremdheit. Kontakt: tatevik.mamajanyan@sw.hs-fulda.de

Christoph Mengs ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für öffentliche Finanzen und Public Management der Universität Leipzig. Forschungsinteressen: Kommunalfinanzen, kommunale Infrastruktur, kommunale Verwaltungsdigitalisierung. Christoph Megs ist im Projekt HochschulCampus KleinstadtForschung aktiv. Kontakt: mengs@wifa.uni-leipzig.de

Nicole Mitchell ist Politikwissenschaftlerin am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin. Seit 2017 arbeitet sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin im BMBF-Verbundprojekt GoingVis. Forschungsinteressen: sozialwissenschaftliche Klimaforschung, Stadt- und Governanceforschung. Kontakt: nicole.mitchell@fu-berlin.de

Werner Nell, Prof. Dr., Literatur- und Sozialwissenschaftler, bis 2019 Professor für Allgemeine und Vergleichende Literaturwissenschaft an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, seit 2008 Associate Adjunct Professor an der Queen's University in Kingston/Ontario (Kanada) und seit 1994 geschäftsführender Vorstand des Instituts für Sozialpädagogische Forschung in Mainz (ism e.V.). Forschungsinteressen: literarische/kulturelle Impulse und Reflexionen gesellschaftlicher Zusammenhänge in modernen Gesellschaften, ländliche Gesellschaften und Kulturen in Modernisierungsprozessen, Migrationserfahrungen und andere individuelle und gesellschaftliche Lebenslagen in komparatistischer Perspektive, soziale Funktionen literarischer Bildung. Kontakt: nellw@queensu.ca

Juliane Ribbeck-Lampel, Dr., ist Stadt- und Regionalplanerin und im Referat »Regionale Strukturpolitik, Raumentwicklungsförderung« im Kompetenzzentrum Regionalentwicklung des BBSR tätig. Forschungsinteressen: Themen integrierter Stadtentwicklungsplanung, insbesondere Innenstadt- und Zentrenentwicklung, Digitalisierung im stadträumlichen Kontext, Strukturwandel von Braunkohlerevieren. Kontakt: Juliane.Ribbeck-Lampel@BBR.Bund.de

Martina Ritter, Prof. Dr. phil. habil., Dipl. Soziologin, Professorin für Soziologie, Politische Soziologie, Sozialraumforschung, Gender- und Alltagssoziologie am Fachbereich Sozialwesen der Hochschule Fulda, Leitungsgremium des Centre of Research for Society and Sustainability (CeSSt) der Hochschule Fulda. Forschungsinteressen: Demokratietheorie, Dynamik von Öffentlichkeit und Privatheit, Engagement und Alter, Genderverhältnisse und Zivilgesellschaft. Kontakt: martina.ritter@sw.hs-fulda.de

Ariane Sept, Dr. phil., Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, ist Professorin für partizipative Kommunalentwicklung und Gemeinwesenarbeit an der Hochschule München. Davor war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS) in Erkner. Forschungsinteressen: aktuelle Entwicklungen ländlicher und städtischer Räume, soziale Innovationen und Digitalisierungen, Planungstheorie, (europäische) Stadt- und Regionalpolitiken. Kontakt: ariane.sept@hm.edu

Tim Starke, Dr., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für öffentliche Finanzen und Public Management der Universität Leipzig. Forschungsinteressen: Kommunalfinanzen, Kommunaler Finanzausgleich, öffentliche Investitionstätigkeit. Tim Starke ist im Projekt HochschulCampus KleinstadtForschung aktiv. Kontakt: starke@wifa.uni-leipzig.de

Barış Ülker, Dr., Anthropologe, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Projekt HochschulCampus KleinstadtForschung an der BTU Cottbus-Senftenberg. Forschungsinteressen: Subjektivitäten der Gouvernementalität, koloniale und postkoloniale Beziehungen, Anthropologie des Staates, urbane räumliche Umstrukturierung. Kontakt: uelker@b-tu.de

Christoph Vennemann studierte Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund. Er ist im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Referat Baukultur und Städtebaulicher Denkmalschutz tätig. Themenschwerpunkt: Pilotphase Kleinstadtakademie und HochschulCampus KleinstadtForschung. Kontakt: Christoph.Vennemann@bbr.bund.de

Silke Weidner, Prof. Dr.-Ing., Stadtplanerin, ist seit 2009 Professorin für Stadtmanagement am Institut für Stadtplanung an der BTU Cottbus-Senftenberg und leitet dieses seit 2017. Forschungsinteressen: nachhaltige und integrierte Stadtentwicklungsplanung, Transformation und Strukturwandel in Klein- und Mittelstädten und ihren innerstädtischen Zentren. Kontakt: weidner@b-tu.de

Bernhard Weyrauch, Dr.-Ing., leitet seit 2018 das Fachgebiet Bau- und Planungsrecht der Fakultät für Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung der BTU Cottbus-Senftenberg. Zuvor hatte er eine Professur für Städtebaurecht an der Bauhaus-Universität Weimar inne. Weyrauch ist Mitglied der Architektenkammer Berlin sowie der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V. (SRL). Forschungsinteressen: formelle Instrumente der Planung und daran geknüpfte Fragen des Bau- und Planungsrechts. Kontakt: weyrauch@b-tu.de

Christl Wittmann hat Tourismusmanagement und Nachhaltige Tourismusentwicklung studiert und ist seit 2019 bei der Spessart Tourismus und Marketing GmbH als Projektmanagerin im Forschungsprojekt NaTourHuKi tätig. Ihre praktischen Erfahrungen aus dem Destinationsmanagement gibt sie im Rahmen eines Lehrauftrags an der Hochschule Heilbronn, Fachrichtung Tourismusmanagement, weiter. Forschungsinteressen: Zusammenspiel zwischen touristischer Infrastruktur und den Ansprüchen von Anwohnenden. Kontakt: christl.wittmann@spessart-tourismus.de

Index

H

I

K

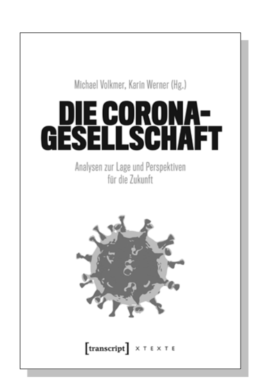
L

M

O

P

Soziologie



Michael Volkmer, Karin Werner (Hg.)
Die Corona-Gesellschaft
Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft

2020, 432 S., kart., 2 SW-Abbildungen
24,50 € (DE), 978-3-8376-5432-5
E-Book:
PDF: 21,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5432-9
EPUB: 21,99 € (DE), ISBN 978-3-7328-5432-5



Kerstin Jürgens
Mit Soziologie in den Beruf
Eine Handreichung

September 2021, 160 S., kart.
18,00 € (DE), 978-3-8376-5934-4
E-Book:
PDF: 15,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5934-8



Gabriele Winker
Solidarische Care-Ökonomie
Revolutionäre Realpolitik für Care und Klima

März 2021, 216 S., kart.
15,00 € (DE), 978-3-8376-5463-9
E-Book:
PDF: 12,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5463-3

Soziologie

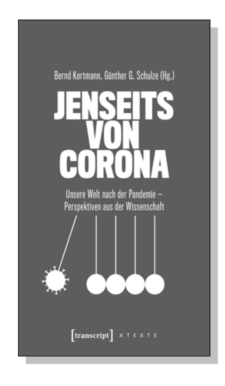


Wolfgang Bonß, Oliver Dimbath,
Andrea Maurer, Helga Pelizäus, Michael Schmid

Gesellschaftstheorie

Eine Einführung

Januar 2021, 344 S., kart.
25,00 € (DE), 978-3-8376-4028-1
E-Book:
PDF: 21,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-4028-5



Bernd Kortmann, Günther G. Schulze (Hg.)

Jenseits von Corona

Unsere Welt nach der Pandemie – Perspektiven aus der Wissenschaft

2020, 320 S., Klappbroschur, 1 SW-Abbildung
22,50 € (DE), 978-3-8376-5517-9
E-Book:
PDF: 19,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5517-3
EPUB: 19,99 € (DE), ISBN 978-3-7328-5517-9



Detlef Pollack

Das unzufriedene Volk

Protest und Ressentiment in Ostdeutschland von der friedlichen Revolution bis heute

2020, 232 S., Klappbroschur, 6 SW-Abbildungen
20,00 € (DE), 978-3-8376-5238-3
E-Book:
PDF: 17,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5238-7
EPUB: 17,99 € (DE), ISBN 978-3-7328-5238-3

Leseproben, weitere Informationen und Bestellmöglichkeiten finden Sie unter www.transcript-verlag.de